SKRZYDLATA POLSKA

NR 38 (585) ● 23. IX. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

Samolotowy Mistrz Polski na rok 1962 – Tadeusz Kaczmarek z Jeleniej Góry

Foto: B. Koszewski

POZDRAWIAMY UCZESTNIKÓW WALNEGO ZGROMADZENIA SPRAWOZDAWCZO - WYBORCZEGO AEROKLUBU PRL ● WARSZAWA 23. IX. 1962.

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W STOLICY, w Muzeum Techniki, odbyła się 9 września br uroczystość dekoracji Głównego Inspektora Lotnictwa WP gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego Złotą Odznaką NOT. Wręczenia odznaki dokonał wiceprzewodniczący ZG NOT — W. Piróg.

*

POKAZY lotnictwa sportowego i wojskowego, jakie odbyły się 9 września br. w Gdańsku na zakończenie VIII Samolotowych Mistrzostw Polski, oglądało przeszło 60 tys. mieszkańców Wybrzeża.

*

W JELENIEJ GORZE odbyła się 2 września br. uroczysta promocja podchorążych-absolwentów Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych. Promocji dokonał gen. bryg. Tadeusz Tuczapski. Prymusi: ppor. St. Szymański z OSRT i ppor. L. Durlej z TOSWL otrzymali cenne nagrody.

*

W WARSZAWIE, przed PKiN, demonstrowano 9 września br. pierwszy polski poduszkowiec konstr. inż. Bienia. Poduszkowiec, o którym napiszemy obszernie oddzielnie, wzbudził duże zainteresowanie warszawiaków.

*

LPŻ prowadzi obecnie ok. 400 klubów modelarskich, liczących 20 tys. członków, w których młodzież zajmuje się m. in. modelarstwem lotniczym i rakietowym.

*

W ŚREMIE odbyły się z okazji Dni Lotnictwa pokazy lotnicze zorganizowane przez Aeroklub Poznański.

*

W GRAND HOTELU w Warszawie odbyło się 8 września br. koleżeńskie spotkanie b. pilotów i personelu technicznego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". W spotkaniu, na które przybyło 30 osób, wzięło także udział 2 pilotów b. pułku nocnych bombowców „Kraków". W dyskusji omawiano m. in. sprawę przygotowań kombatantów do obchodów 20-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego oraz postanowiono, że b. członkowie pułków „Warszawa" i „Kraków" zgłoszą swój akces do Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego przystąpił z dniem 27 sierpnia br. do wymiany dotychczasowych świadectw na nowe licencje. Składanie podań odbywa się zgodnie z harmonogramem ustalającym dokładne terminy dla wszystkich zainteresowanych jednostek i instytucji do miesiąca stycznia 1963 r. włącznie. (S)

*

PLL LOT rozpoczęły we wrześniu szkolenie kandydatów na drugich pilotów samolotów Li-2. Program szkolenia przewidzianego na okres 6 miesięcy zatwierdzony został przez DLC. (S)

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego wydał pismo okólne informujące o toku i sposobie załatwiania formalności w DLC związanych z wykonywaniem lotów przez obywateli państw obcych na polskich statkach powietrznych. (S)

JERZY ISZKOWSKI

DNIA 29 sierpnia 1962 roku zmarł w Nowym Sączu przeżywszy lat 48 b. mjr pil. Jerzy Iszkowski, wiceprezes Aeroklubu Podhalańskiego, b. pilot Polskich Sił Zbrojnych w Anglii, członek ruchu oporu w kraju podczas okupacji, odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V kl. 4-krotnie Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi oraz odznaczeniami angielskimi.

Świetny organizator, niezwykle koleżeński, uczynny, cieszący się sympatią, życzliwością, pozostawił na terenie całego kraju licznych przyjaciół i sympatyków.

Aeroklub Podhalański, którego był współorganizatorem, zawdzięcza swą świetność właśnie Jego osobie. Odszedł nagle, żegnany przez niezliczone tłumy społeczeństwa nowosądeckiego.

ZAŁOGA TADEUSZ KACZMAREK - STANISŁAW BABIARZ SAMOLOTOWYMI MISTRZAMI POLSKI NA ROK 1962

DNIA 9 września br. o godzinie 14 na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu nastąpiło oficjalne zamknięcie VIII Samolotowych Mistrzostw Polski (31.08 — 9.09), które ukończyło 36 załóg.

Na lotnisko udekorowane flagami państwowymi i lotniczymi przybyli: Główny Inspektor Lotnictwa WP gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, gen. bryg. pil. Michał Jakubik, prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, wyżsi oficerowie Inspektoratu Lotnictwa WP, przedstawiciele Aeroklubu PRL, Ministerstwa Komunikacji, społeczeństwa Wybrzeża oraz zaproszeni goście.

Po odegraniu Marsza Lotników, kierownik mistrzostw — Józef Grochowski złożył prezesowi ZG Aeroklubu PRL meldunek o gotowości zawodników do uroczystości. Z kolei przewodniczący komisji sędziowskiej inż. Marian Wiśniewski odczytał wyniki uzyskane na VIII Samolotowych Mistrzostwach Polski przez poszczególne załogi:

Konkurencja A — zlot: 1. pil. Stanisław Kopacz i Tomasz Rybicki (Białystok) — 318 pkt, 2. pil. Jan Szade i Jan Kmieć (Katowice) — 301 pkt, 3. pil. Jerzy Grzędzielski i Tomasz Smolicz (Warszawa) — 296 pkt, 4. pil. Władysław Gawlik i Janusz Lis (Katowice) — 263 pkt, 5. pil. Zdzisław Dudzik i Andrzej Koskowski (Warszawa) — 261 pkt.

Konkurencja B — akrobacja obowiązkowa i dowolna: 1—2. Stanisław Kasperek (Świdnik) i Stanisław Kopacz (Białystok) po 482 pkt, 3. pil. Zdzisław Dudzik (Warszawa) — 480 pkt, 4. pil. Zdzisław Nasielowski (Radom) — 474 pkt, 5. pil. Stanisław Sójka (Ostrów Wlkp.) — 467 pkt.

Konkurencja D — nawigacyjny lot okrężny: 1. pil. Tadeusz Kaczmarek i Stanisław Babiarz (Jelenia Góra) — 1 896 pkt, 2. pil. Stefan Studencki i Włodzimierz Jermak (Zielona Góra) — 1 666 pkt, 3. pil. Zdzisław Dudzik i Andrzej Koskowski (Warszawa) — 1 665 pkt, 4. Edmund Mikołajczyk i Jan Błaszczyk (Gliwice) — 1 580 pkt, 5. pil. Jerzy Zalewski i Andrzej Zasadziński (Warszawa) — 1 472 pkt.

Konkurencja E — lot nawigacyjny: 1. pil. Jerzy Grzędzielski i Tomasz Smolicz (Warszawa) — 468 pkt, 2. pil. Zdzisław Nasielowski i Kazimierz Marciniak (Radom) — 400 pkt, 3. pil. Stanisław Kopacz i Tomasz Rybicki (Białystok) — 397 pkt, 4. pil. Władysław Gawlik i Janusz Lis (Katowice) — 381 pkt, 5. pil. Tadeusz Kaczmarek i Stanisław Babiarz (Jelenia Góra) — 350 pkt.

Samolotowym mistrzem Polski na rok 1962 została załoga w składzie: **pil. Tadeusz Kaczmarek i nawig. Stanisław Babiarz** z Jeleniej Góry, która uzyskała łącznie 2 783 pkt. Pierwszym samolotowym wicemistrzem Polski została załoga z Warszawy w składzie: pil. Zdzisław Dudzik i nawig. Andrzej Koskowski zdobywając 2 714 pkt, drugim samolotowym wicemistrzem Polski została załoga z Zielonej Góry — Stefan Studencki i Włodzimierz Jermak, która otrzymała 2 546 pkt, 4. Zdzisław Nasiołowski i Kazimierz Marciniak (Radom) — 2 454 pkt, 5. Edmund Mikołajczyk i Jan Błaszczyk (Gliwice) — 2 381 pkt, 6. Stanisław Kopacz i Tomasz Rybicki (Białystok) — 2 340 pkt, 7. Władysław Wójcicki i Jerzy Welsch (Krosno) — 2 269 pkt, 8. Stanisław Kasperek i Krzysztof Niedźwiedzki (Świdnik) — 2 257 pkt, 9. Jerzy Zalewski i Andrzej Zasadziński (Warszawa) — 2 115 pkt, 10. Ludwik Merło i Ryszard Palicki (Bydgoszcz) — 1 883 pkt, 11. Adam Bułat i Zdzisław Szczęsny (Kraków) — 1880 pkt, 12. Marian Porwoł i Ludwik Pająk (Gliwice) — 1 832 pkt, 13. Adam Poznański i Ziemowit Lewandowski (Gdańsk) — 1 827 pkt, 14. Jerzy Szyłkiewicz i Zbigniew Kwiatek (Krosno) — 1 736 pkt, 15. Zbigniew Małyszko i Marian Gawęda (Bielsko-Biała) — 1 650 pkt, 16. Jerzy Grzędzielski i Tomasz Smolicz (Warszawa) — 1 606 pkt, 17) Zbigniew Wróblewski i Jerzy Sieradzki (Katowice) — 1 483 pkt, 18. Zbigniew Rawicz i Ryszard Pilch (Kraków) — 1 162 pkt, 19. Bolesław Marciniak i Karol Poselt (Łódź) — 956 pkt, 20. Władysław Gawlik i Janusz Lis (Katowice) — 937 pkt, 21. Ryszard Zajda i Edward Kowal (Łódź) — 952 pkt, 22. Tadeusz Cużytek i Helmut Staś (Opole) — 922 pkt, 23. Stanisław Wasil i Andrzej Remiszewski (Mielec) — 851 pkt, 24. Henryk Sienkiewicz i Stanisław Borak (Jelenia Góra) — 843 pkt, 25. Stanisław Sójka i Mieczysław Gwizdal (Ostrów Wlkp.) — 820 pkt, 26. Jan Szade i Jan Kmieć (Katowice) — 697 pkt, 27. Feliks Działo i Studziński (Kielce) — 660 pkt, 28. Stefan Zmysłowski i Zbigniew Żuczkowski (Warszawa) — 621 pkt, 29. Jan Tomaszewski i Stanisław Kafel (Krosno) — 557 pkt. 30. Adam Białecki i Jan Walczak (Inowrocław) — 535 pkt, 31. Stanisław Moskal i Bernard Musioł (Toruń) — 529 pkt. 32. Eugeniusz Kotapka i Józef Karzeł (Olsztyn) — 518 pkt. 33. Andrzej Wasiutyński i Zbigniew Leszkiewicz (Poznań) — 451 pkt, 34. Henryk Ignasiak i Mirosław Królikowski (Leszno) — 400 pkt, 35. Zdzisław Piekarz i Jerzy Drożdż (Rzeszów) — 352 pkt. 36. Stanisław Marliński i Sławomir Rozanow (Częstochowa) — 236 pkt.

Po odczytaniu wyników na podium zwycięzców przed trybuną honorową stanęły trzy najlepsze załogi mistrzostw. Otrzymały one cenne nagrody z rąk Głównego Inspektora Lotnictwa WP. Puchar przechodni „Trybuny Ludu" wręczony został zdobywcom I miejsca pil. Tadeuszowi Kaczmarkowi i nawig. Stanisławowi Babiarzowi. Po przemówieniu prezesa Aeroklubu PRL zabrał głos gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, który pogratulował sukcesów zawodnikom i zaapelował o dalszą popularyzację i utrwalenie tradycji lotnictwa polskiego. Następnie sekretarz prezydium MRN w Gdańsku Antoni Juriew wręczył medale „X Wieków Gdańska" gen. dyw. pil. Janowi Frey-Bieleckiemu, prof. Zygmuntowi Franaszczukowi i Witoldowi Liczbińskiemu. Z kolei prezes Aeroklubu Gdańskiego prof. Zygmunt Franaszczuk ogłosił zamknięcie mistrzostw. Po odegraniu hymnu i opuszczeniu flagi państwowej rozpoczęły się pokazy lotnictwa sportowego, gospodarczego, sanitarnego i wojskowego, którym przyglądało się kilkadziesiąt tysięcy osób.

Wieczorem uczestnicy mistrzostw spotkali się na wspólnej kolacji. (m)

Amerykanie J. ARENDER i M. SIMBRO spadochronowymi mistrzami świata na lata 1962-1964

POLACY:

MARIA PUCHAR — 4

JANINA KRAJEWSKA — 5

ROMAN LEWANDOWSKI — 29

Dnia 3 września br. zakończyły się w Orange (USA) VIII Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Poniżej podajemy wyniki uzyskane w poszczególnych konkurencjach:

Konkurencja I — skok z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu o — 10 sekund na celność lądowania.

Mężczyźni: 1. Traves (Francja) — 592 pkt, 2. Brydon (USA) — 582 pkt, 3. Fortenberry (USA) — 571 pkt, **Polacy** — 54. Gargała — 524 pkt, 56. Sobczyk — 520 pkt, 63. Lewandowski — 512 pkt, 78. Cierniak — 479 pkt, 79. Cajzner — 479 pkt.

Kobiety: 1. Kuldowa (CSRS) — 381 pkt, 2. Stancikova (CSRS) — 380 pkt, 3. Wasilewa (Bułgaria) — 382 pkt, **Polki:** 15. Krajewska — 369 pkt, 22. Puchar — 361 pkt, 24. Chmielarczyk — 353 pkt.

Konkurencja II — skok z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu od 15—21 sekund na celność lądowania.

Kobiety: 1. Simbro (USA) — 388 pkt, 2. Krajewska (Polska) — 385 pkt, 3. Pond (USA) — 364 pkt, 6. Puchar — 359 pkt, 21. Chmielarczyk — 317 pkt.

Konkurencja III — akrobacje (2 000 m, opóźnienie 25—30 sekund).

Mężczyźni: 1. Tkaczenko (ZSRR) — 503 pkt, 2. Arender (USA) — 497 pkt, 3. Kozakow (ZSRR) — 496 pkt. **Polacy:** 10. Cierniak — 479 pkt, 19. Lewandowski — 461 pkt, 40. Gorgała — 416 pkt, 54. Sobczyk — 302 pkt, 59. Cajzner — 213 pkt.

Kobiety: 1 .Stancikova (CSRS) — 465 pkt, 2. Z. Zorybnicka (CSRS) — 463 pkt, 3. Hribalova (CSRS) — 463 pkt. **Polki:** 4—5. Chmielarczyk — 461 pkt, 8—9 Puchar — 457 pkt, 22. Krajewska — 421 pkt.

Konkurencja IV — skok grupowy z 1 000 m z opóźnieniem od 0—10 sekund na celność lądowania.

Mężczyźni: 1. CSRS — 2 266 pkt, 2. Francja — 2 263 pkt, 3. USA — 2 225 pkt, 11. Polska — 2 049 pkt.

Kobiety: 1. USA — 1 121 pkt, 2. Polska — 1 064 pkt, 3. ZSRR — 1 053 pkt.

Punktacja ogólna w klasyfikacji indywidualnej.

Mężczyźni: 1. Arender (mistrz świata) USA — 1 060 pkt, 2. Klima (CSRS) — 1 052 pkt, 3. Fortenberry (USA) — 1 051 pkt.

Polacy: 29. Lewandowski — 973 pkt, 31 Cierniak — 958 pkt, 38. Gargała — 940 pkt, 52. Sobczyk — 822 pkt, 63. Cajzner — 692 pkt.

Kobiety: 1. Simbro (mistrzyni świata) USA — 1 206 pkt, 2. Kuldowa (CSRS) — 1 202 pkt, 3. Pond (USA) — 1 187 pkt. **Polki:** 4. Puchar — 1 178 pkt, 5. Krajewska — 1 175 pkt, 18. Chmielarczyk — 1 131 pkt.

Klasyfikacja drużynowa. **Mężczyźni** — 1. CSRS — 6 444 pkt, 2. USA — 6 390 pkt, 3. ZSRR — 6 253 pkt, 8. Polska — 5 744 pkt. **Kobiety** — 1. USA — 4 537 pkt, 2. CSRS — 4 598 pkt, 3. Polska — 4 550 pkt.

Omówienie przebiegu mistrzostw podamy w następnych numerach. (m)

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

● **W sierpniu** br. aeroklub Mińska — stolicy Białoruskiej SSR — obchodził 30-lecie swego istnienia. W roku 1932 zaczęła działać w Mińsku sekcja szybowcowa Osoawiachimu (ówczesnej organizacji lotniczej w ZSRR), która później przekształciła się w aeroklub. Aeroklub miński wychował tysiące lotników, w tym 32 mistrzów sportu i 3 zasłużonych trenerów ZSRR. Spadochroniarze klubu ustanowili w ostatnich latach 36 rekordów republikańskich, ogólnoradzieckich i międzynarodowych.

★

● **Dwa nowe** rekordy krajowe Szwajcarii są w trakcie zatwierdzania, a mianowicie przelot otwarty Ireny Müller (1.VII.62) długości 350 km z Grenchen do Valreas oraz przelot docelowo-powrotny na szybowcu dwumiejscowym — E. Hubera — 324 km.

★

● **Josephus Jungblut** jako trzeci Holender uzyskał trzeci diament do złotej odznaki. Otrzymał on numer FAI-235.

★

● **Rozegrane w Finlandii** tzw. nordyckie mistrzostwa szybowcowe dały następujące rezultaty: 1. Horma (Finlandia) — 4 067 pkt, 2. Braes (Dania) — 3 457 pkt, 3. Wiitanen (Finlandia) — 3 289 pkt, 4. Rodling (Szwecja) — 3 150 pkt, 5. Frederikson (Szwecja) — 2 516 pkt, 6. Olsson (Szwecja) — 2 311 pkt.

★

● **W Lasham** budowane jest Centrum Szybowcowe Zjednoczonego Królestwa i państw stowarzyszonych.

★

● **Najnowszym prototypem** angielskim jest wysokowyczynowy szybowiec dwumiejscowy Slingsby „Capstan". Jest to również maszyna treningowa.

★

● **Dwaj szybownicy** radzieccy — I. Kuzminskas (Wilno) i J. Waczasow (Charków) — otrzymali tytuły mistrzów sportu szybowcowego.

Sport samolotowy

● **Tytuł mistrza** sportu ZSRR przyznano osiemnastu radzieckim pilotom samolotowym.

Sport spadochronowy

● **Czterej spadochroniarze** radzieccy — Mironow, Kostiesz, Kolczin i Andrianow — otrzymali tytuły mistrzów sportu ZSRR.

Militaria

● **Możliwość zakupu** przez Indię radzieckich myśliwców odrzutowych podziałała w Anglii i USA jak bomba atomowa. Rządy obu tych państw, wprawione w stan istnej gorączki, przechodzą same siebie w celu odwiedzenia Indii od tego zamiaru. Rząd angielski, np., prosi Indię, aby w Kanpur (siedziba indyjskich zakładów lotniczych) mogły być budowane licencyjnie angielskie myśliwce „Lightining", względnie proponuje, aby India zakupiła po znacznie obniżonej cenie „Lightningi", znajdujące się już w angielskiej eksploatacji (Anglia gotowa jest nawet ogołocić z nich swoje dywizjony). Gwałtem sprowadzono indyjską grupę techników lotniczych i pilotów do Anglii, aby ci wypróbowali maszyny angielskie i porównali je (ale jak?!) z radzieckimi. Ameryka znów przekonuje rząd Indii, aby ten zakupił francuskie samoloty myśliwskie „Mirage III". USA opracowały już nawet cały szczegółowy program dostaw dla Indii tych samolotów. „Piekło" i blady strach trwają nadal na Zachodzie, jeśli chodzi o tę sprawę. India nie spieszy się z decyzją.

★

● **Południowa Afryka** postanowiła nie kupować dalej w Anglii bombowców odrzutowych „Victor", w związku ze zbyt dużymi trudnościami przy szkoleniu personelu. Obecnie wypróbowuje się francuskie „Mirage IV".

Transport i komunikacja

● **Pierwsze miejsce** w Europie Zachodniej pod względem ruchu pasażerów zajmuje Londyn, który w roku ub. obsłużył ogółem 6,1 miliona podróżnych. Drugie miejsce — Paryż — 3,8 mln, piąte Kopenhaga — 1,8 mln, szóste Berlin — 1,6 mln, siódme Amsterdam — 1,4 mln. Ponadto Zurich, Sztokholm, Madryt, Dublin i Hamburg również obsłużyły powyżej 1 miliona pasażerów.

★

● **Lecąc z Moskwy** do Belgradu samolot jugosłowiańskich linii JAT DC-3 z 28 pasażerami na pokładzie, zmuszony został do lądowania wskutek defektu silnika... na zboczu góry Prenj o wysokości 1 765 m n.p.m. Pasażerowie i załoga zdołali opuścić samolot, zanim spłonął.

★

● **Samoloty radzieckiego** „Aeroflotu" przewiozły w r. ub. ogółem 16 milionów pasażerów i 157 000 ton poczty. Dyrekcja „Aeroflotu" przewiduje, że w r. 1970 przewozy pasażerów wzrosną siedmio- a być może nawet ośmiokrotnie, zaś w r. 1980 przewidywany jest wzrost przewozów pasażerskich w komunikacji wewnętrznej 18—20-krotny, a w komunikacji zagranicznej 80—90-krotny. W najbliższych latach ulegną modernizacji wszystkie radzieckie porty lotnicze. Lotniska wszystkich większych miast w ZSRR będą przystosowane do ruchu odrzutowców. Komunikacją lotniczą będzie objęte ogółem 40 000 miast i ośrodków regionalnych.

Astronautyka

● **Z brytyjskiej bazy** na poligonie Woomera (Australia) wystrzelono 24.VII.62 r. na wysokość około 500 km dwustopniową rakietę „Black Knight". Na pokładzie rakiety była aparatura do pomiarów temperatury i aparaty rejestrujące natężenie promieniowania kosmicznego i słonecznego.

● Z bazy Point Arguello (USA) wystrzelono 28.VIII.62 r. kolejnego satelitę szpiegowskiego. Żadnych szczegółów nie podano.

★

● **Amerykański wybuch** w Kosmosie (9.VII.1962) uszkodził trzy sztuczne satelity Ziemi — dwa amerykańskie i jeden brytyjski. Wybuch ten zwiększył bowiem natężenie radiacji okołoziemskiej i spowodował powstanie nowego pasa promieniowania, zaczynającego się na wysokości około 400 km. Wskutek eksplozji nie można było wysłać Nikołajewa i Popowicza wyżej niż Gagarina i Titowa.

★

● **Nadzieją USA** w kosmicznym wyścigu z ZSRR jest obecnie rakieta „Titan-3". Ma ona rozwijać ciąg 900—1 000 ton, tj. więcej od ciągu rakiety nośnej „Wostoków" (600 ton), ale jeszcze nie istnieje. Pierwszy kontrakt na jej budowę podpisano niedawno. Koszty obliczone są na 800 mln dolarów.

★

● **W Zakładach** Lockheed przeprowadzono ciekawe doświadczenie mające wykazać, iż możliwe jest dłuższe przebywanie większej grupy ludzi w ciasnym pomieszczeniu. Na tę oryginalną próbę zdecydowano się z myślą o przyszłych lotach kosmicznych na pokładach dużych statków kosmicznych. W doświadczeniu brało udział 30 lotników, których zamknięto w pomieszczeniu wielkości średniego autobusu. Przebywali oni w nim 30 dni. Lotnicy oświadczyli, że byliby w stanie wykonać więcej zadań niż im wyznaczono, a ponadto stwierdzili, że tak długi pobyt w izolacji, w warunkach niewygody, nie wpłynął ujemnie na ich samopoczucie.

II Jeżowskie Zawody Szybowcowe

o Puchar „Skrzydlatej Polski"

WIELKA PRZYGODA 15 ZAWODNIKÓW

HENRYK KUCHARSKI

NA II Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski" wybierałem się bogatszy o doświadczenia zawodów zeszłorocznych. Żywo stała mi przed oczami debiutancka trema zawodników, a także brak doświadczenia organizatorów.

Na miejscu okazało się, że jedni i drudzy obrośli już trochę w piórka. Pozostały jednak niezapomniana, serdeczna atmosfera oraz ambicje zajęcia jak najlepszego miejsca. Zastanawiano się, jak wypadnie „zastrzyk świeżej krwi" w walce ze „starymi repami", uczestnikami I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych rozegranych we wrześniu ubiegłego roku.

Organizatorzy, pomni zeszłorocznych kłopotów z pogodą, postanowili tegoroczne zawody rozegrać w dniach 16—31 sierpnia.

Po oficjalnym otwarciu flaga jeżowskich zawodów szybowcowych załopotała znów nad jeleniogórską okolicą.

Tego samego dnia w południe zdecydowano rozegranie I konkurencji. Ze względu na niezbyt pewne warunki ograniczono się do rozłożenia trójkąta 100 km Jeżów — Nowe Jaroszewice — Miłoszów — Jeżów.

Piętnaście szybowców typu „Mucha Standard" i „Jaskółka" błyskawicznie zostaje „wyrzucona" w powietrze. Ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne wszyscy szybko odchodzimy na trasę. Wkrótce jednak niebo całkowicie zaciąga się cłowianymi chmurami i zaczyna siąpić drobny deszcz. W tej sytuacji niemal wszyscy lądujemy w okolicy pierwszego punktu kontrolnego po przeleceniu około 30 km. Ponieważ nie wypełniono odpowiedniego punktu regulaminu, który mówi, że do zaliczenia konkurencji konieczne jest przelecenie przez co najmniej dwóch zawodników odległości nie mniejszej niż 50 km, konkurencję uznano za nierozegraną.

Aż 5 dni czekaliśmy na polepszenie się warunków. 21 sierpnia, około południa, zaczęły pojawiać się pierwsze nieśmiałe cumulusy. Kierownictwo zawodów postanowiło rozegrać jeszcze raz ten sam trójkąt 100 km.

Podczas tej konkurencji okazało się, jak duże znaczenie może mieć indywidualna ocena lokalnych warunków meteorologicznych.

CIĄG DALSZY NA STR. 4

Nim szybowce wyjdą na start.

Marek Kochanowski (Gdańsk), zdobywca trzeciego miejsca.

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

Tylko ci, którzy pierwsi zdecydowali się odejść na trasę, liczyli się w tej konkurencji. Ci natomiast, którzy ociągali się z odejściem, po przeleceniu kilkunastu kilometrów natrafiali na kompletny zanik chmur i warunków. Cały trójkąt obleciał tylko Henio Lisiecki z Jeleniej Góry i Jurek Dyczkowski z Warszawy. Ten ostatni miał jednak pecha: nie znalazł drugiego punktu kontrolnego w Miłoszowie i w konsekwencji otrzymał zero punktów. Po tej pierwszej zaliczonej konkurencji utworzyła się czołówka, która — jak się potem okazało — nie zmieniła się wiele aż do końca zawodów.

Zaczęły się więc pierwsze emocje, radości i rozczarowania. Wszyscy jak jeden mąż zapałaliśmy na dobre żądzą walki. Piewsi zwycięzcy nie myśleli o oddaniu przodownictwa. Ci, którym się nie powiodło, „ostrzyli swe zabki" na następne konkurencje. Przez całe dwa dni roztrząsano wszystkie szczegóły rozegranej konkurencji oraz dość liczne (niestety) przypadki uszkodzenia sprzętu w terenie przygodnym. Największego pecha miał Euzebiusz Paprocki z Poznania, który — wpadając w korkociąg tuż nad ziemią, skasował piękną, niemal nową „Muchę Standard", eliminując się tym samym z zawodów.

Ważniejszą sprawą był w tym czasie tylko telewizyjny Wicherek, którego prognozy gremialnie oglądaliśmy wszyscy — zawodnicy i kierownictwo zawodów. Maleńki w telewizorze klin wysokiego ciśnienia okazał się jednak dosyć silny, skoro 23 sierpnia, od wczesnych godzin rannych, zaczęły się ukazywać jędrne cumulusy. Dość silny wiatr gwarantował wreszcie rozegranie „porządnej" konkurencji.

Tadeusz Popiel, kierownik sportowy zawodów, podjął śmiałą decyzję i wystartowaliśmy do dalekiego przelotu docelowego do Przemyśla (518 km). Już jednak po kilkudziesięciu przelecianych kilometrach okazało się, że silny wiatr zamiast pomagać wyraźnie przeszkadzał w locie po wyznaczonym kursie. Piękne szlaki cumulusów układały się bowiem wyraźnie w kierunkach północno-wschodnich.

I tu dał się wyraźnie odczuć brak „nadwornego" meteorologa i dokładnej prognozy na trasie. Punkt docelowy przelotu wyznaczono bowiem na podstawie komunikatu ze stacji meteo we Wrocławiu, która podała wiatr z kierunków północno-zachodnich. Rzeczywisty natomiast był z kierunków południowo-zachodnich.

Że był to realny atak na docelową 500-kę, niech świadczy fakt, że startujący po zawodnikach Wiesław Dziedzio (poza konkursem) lecąc z wiartem „w ogon" osiągnął bez trudu odległość 540 km.

Mimo to aż sześciu zawodników przeleciało 400 km, lądując bliżej lub dalej od trasy. Marek Kochanowski lądował ku zdumieniu widzów na murawie stadionu rzeszowskiej „Stali". Andrzej Dziurzyński i Jasio Sójka na jednym polu koło Dębicy, mnie natomiast jak magnes ściągnęło lotnisko Aeroklubu Mieleckiego. Romek Tyczyński zagalopował się bardziej na północ od trasy i mimo, że przeleciał ok. 450 km, zajął ostatnie miejsce z czołowej szóstki. Konkurencję zaliczono bowiem jako przelot po wyznaczonej trasie.

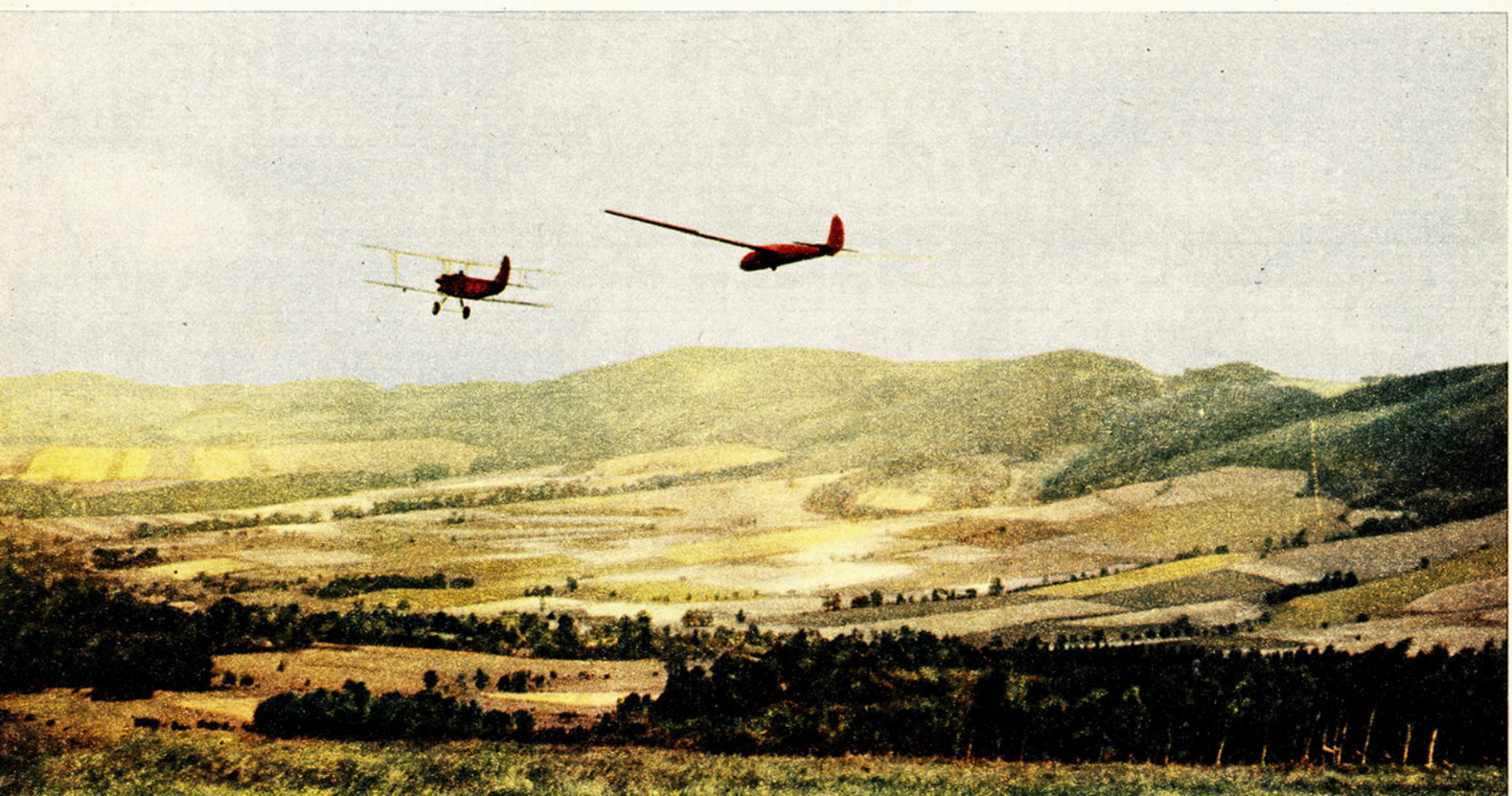
Ten przelot przysporzył wiele pracy jeżowskim organizatorom. Solidnie napracowali się holownicy, przebywając po ok. 10 godz. dziennie w powietrzu. Z najdalszych odległości przelotu ściągał też szybowce samochód.

Mimo to nie udało się ściągnąć wszystkich zawodników na niedzielę 26 sierpnia. W tym właśnie dniu byliśmy świadkami znów pięćsetkowych warunków. Po wielu wahaniach zdecydowano się (wobec braku wszystkich zawodników) na ponowienie diamentowej próby dla tych, którym brakuje 500 km. Dwóch z nich, Stasio Porębski i Bogdan Jóźwicki, rzeczywiście przelecieli po 510 km, dopełniając tym samym swe złote odznaki kompletem diamentów.

I znów zaczęło się ściąganie. Ze względu jednak na sprzyjające warunki pogodowe wszyscy byliśmy przekonani, że uda nam się rozegrać jeszcze co najmniej kilka konkurencji. Kiedy jednak byli wreszcie wszyscy zawodnicy i dopisywała pogoda — zabrakło benzyny, kiedy natomiast sprowadzono benzynę — silny wiatr, pełne zachmurzenie i deszcze przekreślały wszystkie nadzieje.

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

Wyżej: Dziś lecimy na docelową 500-kę do Przemyśla. Eugeniusz Stogniew (Gliwice) i Roman Tyczyński (Wrocław) studiują trasę przelotu. Niżej: Zawodnicy kolejno startują do konkurencji.



GDY SAMOLOT KOŁUJE...

PASAŻEROWIE i zwiedzający port lotniczy na Okęciu z niezmiennym zainteresowaniem obserwują zawsze ceremoniał związany z podjazdem samolotu na jego stanowisko na płycie lotniskowej. Wielki ptak, zamieniony w pojazd naziemny, jest trochę bezradny, zwłaszcza jeśli chodzi o precyzję poruszeń na ostatnich metrach jego drogi. I wtedy właśnie wkracza do akcji nowa postać, w granatowym mundurze z dwiema tarczami, przypominającymi popularne milicyjne „lizaki". To płytowy.

Historia powstania tej funkcji związana jest z lotniskowcami oraz z... sympatycznymi dziewczętami w mundurach, jakie widywaliśmy w czasie wojny, dzielnie utrzymujące porządek na zatłoczonych pojazdami skrzyżowaniach. Ale wróćmy do lotniskowców: samolot lądujący na wąskim, krótkim i chybotliwym pokładzie takiego okrętu musiał być niezwykle precyzyjnie naprowadzany przez kierownika ruchu, sygnalizującego mu najmniejsze odchylenia od ścieżki lądowania.

W miarę wzrostu ilości samolotów, poruszających się jednocześnie na powierzchni najruchliwszych lotnisk, zaszła potrzeba wprowadzenia zespołów regulacji ruchu na podejściach do dworców lotniczych. Z biegiem czasu wykształcił się przy tym cały specjalny kod (patrz rysunki z prawej).

Tych szesnaście znaków zrozumiałych jest dla pilotów linii lotniczych wszystkich narodowości. Umożliwiają one precyzyjne i bezbłędne ustawienie każdego samolotu dokładnie na wyznaczonym miejscu, bez nieporozumień i niebezpieczeństwa kolizji.

R. S.

1. „Koluj na mnie!"

2. „Omijaj w nakazanym kierunku!"

3. „Zmniejszyć obroty silników z jednej strony!"

4. „Zatrzymaj się przede mną!"

5. „Skręć w lewo!"

6. „Skręć w prawo!"

7. „Jedź prosto na mnie!"

8. „Zwolnić!"

9. „Zatrzymać się!"

10. „Położyć podstawki pod koła!" (znak dla obsługi naziemnej)

11. „Wyłączyć silniki!"

12. „Maszyna gotowa do zapuszczenia silników!"

13. „Zapuścić silnik nr 2"

14. „Utrzymać maszynę zahamowaną!"

15. „Zdjąć podstawki!" (znak dla obsługi naziemnej)

16. „Można kołować!"

PIĄTKOWICZE

„TEREN wojskowy, wstęp na lotnisko surowo wzbroniony". Brama ustawiona na środku szosy, teren otoczony kolczastym drutem. Gdzie tu lotnisko? Zza pagórka ukazuje się na horyzoncie TS-8. Leci nad polami, zatacza krąg, wznosi się, wchodzi w pierwszą warstwę chmur. Za nim startuje następny, leci tą samą trasą. Chcąc się dostać do lotniska, trzeba przemaszerować jeszcze kilka kilometrów. Wkoło pola, chałupy, las. Ogrodzenie lotniska pnie się wśród gęstych krzewów leśnych — jak w puszczy. Nie opodal polana, gdzieś zapiał kogut. Mija godzina drogi. Piękne szare budynki mieszkalne.

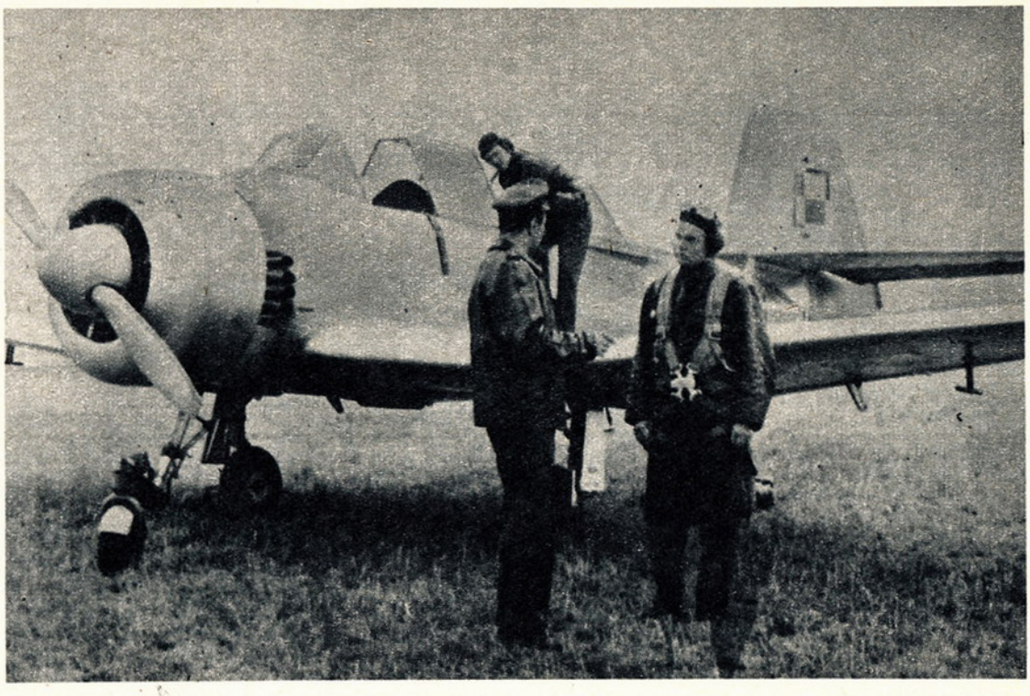
Tu w lesie nowoczesne osiedle wśród puszczy. Chodniki, zieleńce, klomby, aleje. W każdej kamienicy garaże, na uliczkach prywatne samochody. I kury. Uzupełniają krajobraz. „Biesy" startują — podchorążowie już drugą godzinę zdają egzaminy. Do lotniska jeszcze pięć minut drogi. Nareszcie skraj lasu i olbrzymia, wolna przestrzeń. Podjeżdża „gazik", za chwilę jestem w centrum lotniska.

TS-8 ustawione wzdłuż pasa startowego, przy nich krzątają się mechanicy. Przy startowym SD kipi życie. Stoły, krzesła, wielu oficerów, komisja egzaminacyjna, instruktorzy, komendant szkoły, przedstawiciele Inspektoratu Lotnictwa, dowódca pododdziału, podchorążowie. Na domku pomalowanym w biało-czarne szachownice — dziesiątki plansz. Warunki lotów, wykresy, rozkład dnia egzaminów... Podchorążowie praktyczne szkolenie ukończyli piętnaście dni przed terminem. Program przerobili cały. Czy można wobec tego wyobrazić sobie wysiłek instruktorów, personelu technicznego i dowództwa? Oczywiście tylko wówczas, gdy zważymy, że program był napięty i nie było najmniejszego „luzu" w czasie. Niezależnie od tego pododdział przeszkolił na samolotach wojskowych pilotów sportowych z aeroklubów.

Znów TS-8 na starcie. W pierwszej kabinie pchor. **Andrzej Kolatorski.** Tradycyjna formuła kierownika lotów „start zezwalam" i samolot podrzucając lekko ogonem mknie ku przestrzeni. Lot do strefy. Egzaminator punktuje każdą czynność podchorążego. Mimo iż siedzi w drugiej kabinie, jest nieobecny dla podchorążego. Najpierw skręty. Pierwsza próba sprawności i umiejętności pilotażu. Prędkość, wysokość, przechył, koordynacja, kierunek, wyprowadzenie. Gdy podchorąży będzie prowadził maszynę w czasie skrętów np. z prędkością ± 5 km/h, otrzyma ocenę tylko dobrą.

A więc trzeba uważać, mieć oczy i umysł otwarte, nerwy stalowe. Później zwroty bojowe, przewroty, beczki. I znów nerwy. Nie wolno im się dać ponieść! Nie wolno myśleć o tym, co by było gdyby... Na przykład o tym, czy nie utracę wysokości w czasie wykonywania beczki? Wystarczy bowiem utracić tylko 25 m wysokości, by otrzymać ocenę dobrą.

Kolej na pętlę. Położenie w górnym punkcie pętli z przechyłem nakazanym. Gdy będzie przechył o 10° — ocena dostateczna. Jeszcze nurkowanie, spirala, ślizg, korkociąg. Kolatorski czuje, że egzaminator nie powinien mieć do niego specjalnych uwag. Mimo to jest podekscytowany. Przed egzaminami dużo odpoczywał, spał, ćwiczył w powietrzu. Nie myślał o nich. Wychodzi z kabiny trochę zmęczony, jednak zadowolony.



Podchorąży Mlyniec przed egzaminem z lotu według przyrządów. Rozmawia ze swym instruktorem por. Woźniakiem.

Do lotnictwa dostał się przez sport spadochronowy. Będąc jeszcze u rodziców w Gdyni, po raz pierwszy udał się w roku 1956 na pokazy lotnicze, jakie urządził Aeroklub Gdański. Następnego dnia jako uczeń II kl. technium budowlanego, mając piętnaście lat, przyszedł do aeroklubu. Podobały mu się białe czasze spadochronów. Czuł podświadomie, że to jest sport dla niego. Ukończył kurs spadochronowy. Zanim zdał maturę w 1958 roku, wykonał już pięćdziesiąt skoków. Napisał podanie z prośbą o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Komisja lekarska orzekła, że jest niezdolny do służby w powietrzu. Zaczekał rok. A później drugi i trzeci. Dopiero za trzecim razem został zakwalifikowany do lotnictwa. W tym czasie dziesięć razy stawał przed komisją lotniczo- lekarską. Pracował w kilku instytucjach, a w wolnych chwilach uprawiał sport spadochronowy.

W 1960 roku pobił rekord Polski w skoku z z natychmiastowym otwarciem spadochronu w dzień z wysokości 1000 m. W 1961 roku pobił drugi rekord Polski w skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu w nocy z wysokości 1000 m. Po spadochronowych mistrzostwach Polski w 1961 roku otrzymuje tytuł mistrza sportu i zostaje członkiem spadochronowym kadry narodowej. Do dnia dzisiejszego wykonał 325 skoków.

Od ubiegłego roku jest w radomskiej szkole lotniczej. Powiada, że piękniejszego zawodu nie mógł sobie wybrać i w żadnej szkole by się lepiej nie uczył jak właśnie w lotniczej. Jak dotąd posiada oceny bardzo dobre. Na piątkę zdał również egzaminy przejściowe. Sukcesy swoje zawdzięcza instruktorom i dowódcom. Jego instruktor ppor. **Zygmunt Kondej,** zawód ten spełnia od 1956 r. W pracy swej uznaje zasadę, że do człowieka nic tak nie przemawia jak zaufanie mu i pozwolenie na wykazanie własnej inicjatywy. Dlatego też podchorążowie lubią go i cenią.

Na pokaz akrobacji spóźniłem się. Akrobację w wykonaniu pchor. **Mariana Urbańskiego** obserwowała komisja egzaminacyjna, dowódcy, instruktorzy i podchorążowie. Pokaz był ponoć interesujący. Komendant szkoły, pełen uznania dla pchor. Urbańskiego za wysokie opanowanie techniki pilotowania, zwolnił go ze składania egzaminów z lotu do strefy i po kręgu. Pchor. Urbański jest zadowolony, jednak o osiągnięciach swych mówi ze skromnością. Jego instruktor por. **Kazimierz Borecki** mówi, że Urbański to chłopak, jakiego trudno spotkać. Gdy przybył na lotnisko, z samolotem prawie się nie rozstawał. Żył nim, chciał się „wtopić" weń. Wchłaniał wszystko, cokolwiek o nim usłyszał od instruktora.

A jednocześnie Urbański — to bystry umysł. Z samozaparciem zdobył sztukę latania. Niejednokrotnie tail przed instruktorem swoje zmęczenie. Chciał latać, jak najwięcej latać. W czasie nauki był kilkakrotnie wyróżniany za sumienne wywiązywanie się ze swoich obowiązków. On, podobnie jak i Kolatorski, również z lotnictwem zetknął się przez sport spadochronowy. Jednak po ukończeniu kursu spadochronowego zapisał się do szkoły szybowcowej w Fordonie. Do 1961 roku zdobył srebrną odznakę szybowcową. Później normalna kolej losu: matura, podanie do szkoły lotniczej, LPW. Urbański uważa, że szybownictwo wyrabia kulturę latania, pozwala czuć w każdym locie jego „smak". W szkole radomskiej zakosztował prawdziwego lotnictwa. Najlepiej lubi loty do strefy. Uważa bowiem, że skoro się opanuje strefę, to znaczy, że pilot opanował doskonale swój samolot. W wolnych chwilach majsterkuje. Szczególnie lubi rakiety.

— Ostatnio — zwierza się — zmajstrowaliśmy rakietę. Ale jak leciała! Chyba ze 200 metrów. Tylko, niestety, bez żywych istot na pokładzie...

Czy można mówić o dobrym podchorążym w oderwaniu od jego instruktora? W szkole lotniczej to są dwie osoby złączone ze sobą wspólną ideą i celem, jaki chcą osiągnąć. Instruktor długo pamięta swoich wychowanków. I oni jego również. Ppor. pil. Borecki wyszkolił już dwanaście turnusów podchorążych. Mimo to dobrze pamięta, że kiedyś szkolił się u niego pchor. **Jenczelewski.** Ile miał z nim kłopotów! Nie każdego łatwo jest szkolić, tak jak, np. Urbańskiego.

Podchorąży Marian Urbański na chwilę przed startem. Za świetny pokaz akrobacji na niskich wysokościach został zwolniony ze składania egzaminów z lotu do strefy i po kręgu.

Jenczelewski chciał zostać pilotem, jednak nie mógł „wgryźć się" w lotnictwo. Szkolenie szło mu ciężko, nie mógł panować nad sterami samolotu, utrzymywać reżimów lotu. Zawsze miał odchylenia i to nieraz dość duże, zarówno w czasie lotów do strefy, jak i w zasłoniętej kabinie.

Boreckiemu sugerowano: zaproponuj skreślenie Jenczeleswkiego z listy, bo ty się męczysz, on i my się męczymy. Ale Borecki uparł się, „obrywał" — jak się mówi — za to, ale postanowił zrobić z Jenczelewskiego pilota. I rzeczywiście, zanim nadeszły egzaminy, Jenczelewski zdał je na ocenę bardzo dobrą.

— Dziś — mówi Borecki — wszyscy moi podchorążowie również zdali egzaminy na oceny bardzo dobre. Niektórzy moi uczniowie są już instruktorami. Pytałem członka komisji egzaminacyjnej, jak się sprawują ppor. **Perz** i **ppor. Dubiński. Mówi:** »Dobrze szkolą podchorążych, jesteśmy z nich zadowoleni. Cieszą się zaufaniem«.

Być może, wielu z tych młodych chłopców, którzy po dzisiejszym dniu przejdą na samoloty bojowe, również zostanie instruktorami. Piękny to zawód, szczególnie jeśli go ktoś polubi.

Czy ppor. Borecki jest czarodziejem, że „spod jego ręki" wychodzą bardzo dobrzy piloci? Poniekąd tak. Osiem lat jest instruktorem. Robi wszystko, aby uczniowie byli z niego zadowoleni. Spokój, opanowanie, dobry humor i żart — oto tajemnica powodzenia. No i doskonalenie swoich metod wychowawczych, lecz w oparciu o wskazówki dowódców. Bo w rezultacie to przecież oni oceniają podchorążych, oni przyjmują od nich egzaminy...

Ppor. Borecki przeprasza mnie, bowiem jego grupa zdała już egzaminy i czas na odmarsz do koszar. Do egzaminów zameldowała się druga grupa. Kilka wskazówek i — do samolotów. Znów warczą silniki „Biesów", kołują na start. Za sterami jeden z pierwszych — pchor. **Stanisław Młyniec.** Zanim przybył tu na lotnisko, przespał się. Wczoraj miał lekką anginę. W ciągu jednego dnia wyleczył się z niej. Młyniec prosi egzaminatora o zapuszczenie silnika. Lot w zasłoniętej kabinie. Ponieważ warunki meteorologiczne są dziś trudne, wobec tego Młyniec zdaje dziś egzamin w odsłoniętej kabinie, według przyrządów. Jego instruktor por. pil. **Woźniak** jest pochłonięty czynnościami Młyńca. Takie momenty są przyjemne, jednak denerwujące. Instruktor wierzy w ucznia, wie, że obroty silnika będą nakazane, że w czasie lotu poziomego jak i w czasie wykonywania skrętów prędkość, kierunek, wysokość i przechył będą utrzymane. Mijają minuty, teraz już Młyniec powinien wykonywać lot wznoszący, jeszcze wyprowadzenie samolotu ze skomplikowanego położenia i... kierownik lotów zezwala na lądowanie. Ppor. Woźniak zadowolony jest ze swojego ucznia, lekkim uśmiechem wita jego pojawienie się przy SD.

Startuje jeszcze pchor. **Siudak,** jeszcze lot po kręgu. Ale to prawie formalność. Wiadomo było, a przynajmniej instr. kpt. pil. **Lisieckiemu,** że Siudak lot po kręgu wykona bardzo dobrze. Rozmawiamy z Lisieckim o jego pracy, która polega nie tylko na szkoleniu młodych pilotów. Dzisiaj będzie otwarcie projektowanej przez niego kawiarenki. Lisiecki jest bowiem przewodniczącym zarządu klubu. Pracuje również w sekcji fotograficznej, wykonuje zdjęcia do gazetek, dba o to, by oficerowie wraz z rodzinami i podchorążowie mogli dobrze do pracy wypoczywać. Sam mało ma czasu na zajęcie się domem, w którym codziennie oczekuje go żona i dwie córeczki...

Ale oto koniec egzaminów. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej **mjr Jerzy Iwonir** udziela ostatnich wskazówek egzaminującym. Pytam, jak ocenia egzaminy.

— Egzaminy odbywają się dla nich w trudnych warunkach. Podchorążowie wykazali, że mają bardzo dobrze opanowaną technikę pilotowania. Oczywiście jest to zasługa całego pododdziału, wszystkich służb... A swoją drogą zapraszam was do naszej jednostki — kończy z uśmiechem.

Żegnamy się, spieszę się i ja, bo czeka na mnie pilot kpt. **Jerzy Bell.** Ma zaplanowany lot nawigacyjny z lądowaniem w Warszawie. Świetna okazja, aby znaleźć się szybko w Warszawie. Odpadnie długi spacer wokół lotniska, czekanie na autobus i długa jazda. Notuję pospiesznie nazwiska wyróżnionych w czasie egzaminów podchorążych. Niektóre nazwiska są już nam znane: podchorążowie **Kolatorski, Urbański, Gąsiorowski, Bratek, Chrzanowski, Krupa...**

Ostatnie zapiski, ostatnie zdjęcia, spadochron na plecy i w drogę.

Do zobaczenia!

Tekst i zdjęcia:

HENRYK SZCZYPEK

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

4. **Pod redakcją IKARUSA**

MARIA YOUNGA

YOUNGA jako studentka Uniwersytetu Jana Kazimierza przeszła wyszkolenie szybowcowe w 1930 roku w Aeroklubie Lwowskim i bardzo szybko osiągnęła kilka cennych wyników. Rekordowe loty odbywała — jak to wówczas było praktykowane — na szybowiskach górskich, głównie w Bezmiechowej. Oto wyniki z lat 1931—1935: wysokość — 2 260 m (na CW-5), przelot otwarty 45 km, długotrwałość lotu — 8 h 11 min. Były to rekordy krajowe na wysokim wówczas poziomie. Warto podkreślić, że absolutny międzynarodowy rekord wysokości Kronfelda, 2 560 m, utrzymywał się wówczas przez 5 lat i został dopiero pobity przez Dittmara w 1934 roku wynikiem 4 350 m.

MARIA YOUNGA

Maria Younga była ponadto pionierką kobiecych szybowcowych lotów holowanych za samolotem. Tak zwane w okresie dwudziestolecia „pociągi szybowcowe" demonstrowane na pokazach lotniczych (I i II Meeting Lotniczy we Lwowie, 1932 i 1933 r.) z udziałem Marii Younga w niemałym stopniu przyczyniły się do przełamania w społeczeństwie uprzedzenia co do możliwości kobiet w sporcie powietrznym.

Popularna i ogólnie lubiana „Pantera" (tak ją powszechnie nazywano na lotniskach) była autorką pełnych werwy oraz dowcipu reportaży lotniczych, zamieszczanych w przedwojennej „Skrzydlatej Polsce". Po wyjściu za mąż za instruktora-pilota Zbigniewa Mikulskiego — Maria Younga była pierwszą w Polsce kobietą pełniącą etatową funkcję instruktora w Szkole Szybowcowej na Sokolej Górze.

W czasie drugiej wojny światowej Younga służyła w polskim oddziale Lotniczej Pomocniczej Służby Kobiet w Anglii. Obecnie zamieszkuje w Indii, gdzie jej mąż pełnił funkcje pilota komunikacyjnego w „Air India". **(J. Kędz.)**

STANISŁAW HAUSNER (HAZNER) (1900—1935)

SYN Franciszka i Apolonii Cichoń, ur. w Jaśliskach w pow. sanockim 5 marca 1900 r. Pierwotne nazwisko Hazner zmieniła rodzina około 1930 r. na Hausner. Hausner był obywatelem amerykańskim i pracował jako pilot oraz mechanik w wytwórni filmowej Braci Warner w Stanach Zjednoczonych A.P. Już od 1921 r. planował przelot nad północnym Atlantykiem z Ameryki do Europy i przedsięwzięcie to stało się głównym celem jego życia.

Po raz pierwszy wystartował do Europy 28.V.1932 r., jednak po 6 h lotu zawrócił z powodu wadliwej pracy silnika i wylądował na lotnisku macierzystym. Po raz drugi rozpoczął samotną podróż powietrzną 3.VI.1932 r. o godz. 9 m. 45 z lotniska Floyd Bennet Field pod Nowym Jorkiem, kierując się do Warszawy. Lotnisko na Okęciu było w pełni przygotowane do nocnego lądowania. Samolot Hausnera, nazwany przezeń „Rosa Maria", był typu Bellanca z 220 KM silnikiem Wrighta. Maksymalna możność utrzymania się w powietrzu wynosiła 50 h.

Po 19 h lotu pilot zauważył przeciekanie benzyny. Nie zmienił zasadniczego kursu do Europy, skierował się tylko bliżej szlaku uczęszczanego przez okręty. Wreszcie, po blisko 28 h lotu, zmuszony został do wodowania. Puste zbiorniki po benzynie, zamknięte szczelnie klapami, stanowiły rodzaj pływaków, utrzymujących współzanurzony samolot na powierzchni. Piętnaście razy widział przepływające obok okręty, których załogi nie zauważyły jednak rozbitka. Dopiero 10 czerwca — po pięciu dniach oczekiwania — został zabrany na pokład statku angielskiego „Circeshell", ok. 500 mil ang. od wybrzeży Portugalii. Hausner miał tym razem szczęście, gdyż bezpośrednio po uratowaniu nadciągnęła gęsta, długotrwała mgła.

Zginął w katastrofie lotniczej w Detroit, 18 maja 1935 r.

STANISŁAW HAUSNER

Od 1934 r., niezrażony niepowodzeniami, lotnik projektował trzecią próbę przelotu, chcąc kontynuować lot aż do zupełnego wyczerpania materiałów pędnych i licząc na pobicie światowego rekordu przelotu bez lądowania.

Zginął w katastrofie lotniczej w Detroit, 18 maja 1935 r.

(J. Kędz.)

TADEUSZ HEYNE (1883—1959)

URODZIŁ się w Złoczowie 13 sierpnia 1883 r. Szkołę średnią ukończył we Lwowie. Jako 16-letni chłopiec siadł w 1899 roku za kierownicą jednego z pierwszych benzynowych samochodów Benza (numer fabryczny 3). 7.XI.1906 r. uzyskał we Lwowie pierwsze w historii polskiego automobilizmu prawo jazdy. Ukończył Politechnikę Lwowską i Wyższą Szkołę Techniczną (wydział mechaniczny) w Charlottenburgu z tytułem magistra inżyniera. Pracował kolejno w zakładach Horcha w Zwickau (Saksonia), w biurze konstrukcyjnym fabryki Flata w Turynie i jako konstruktor oraz kierownik montowni i działu prób czeskich zakładów Laurin-Klement w Mlada Boleslav.

W roku 1907 był konstruktorem — wraz inżynierem Hieronimusem — pierwszego czeskiego samochodu wyścigowego, na którym zdobył wiele nagród, osiągając prędkość 100 km/h. W dwa lata później zorganizował montownię i stację obsługi samochodów zakładów Laurin-Klement na terenie Rosji.

TADEUSZ HEYNE

Wstąpił do aeroklubu kijowskiego i otrzymał w dniu 16 sierpnia 1910 r. dyplom pilota sportowego — jeden z pierwszych, jakie nadano Polakowi na świecie. Początkowo latał w Rosji i Polsce (Krakowie) na własnym samolocie typu Bleriot. Około dwudziestu lotów po około 25 minut każdy — a więc bardzo długo na ówczesny stan silników — wykonał w Pardubicach, gdzie wiele cennych wskazówek w pilotowaniu samolotu udzielił mu pionier czeskiego lotnictwa niż. Kaspar. „Tam się dopiero nauczyłem naprawdę latać" — podkreślał często T. Heyne.

W 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego i w czasie czteroletniej służby był kierownikiem centralnych składów sprzętu samochodowego oraz szefem technicznym oddziałów samochodowych. W okresie 1906—1946 należał do najwybitniejszych polskich wyczynowych i fabrycznych kierowców samochodowych. Zdobył wiele nagród w wyścigach na terenie Polski, Rosji, Austrii, Włoch i Czechosłowacji.

W 1926 r. dzięki jego inicjatywie oraz kontaktom z przemysłem czechosłowackim zorganizowano na Okęciu pod Warszawą „Polskie Zakłady Skody, S.A.", które już w rok po uruchomieniu zasiliły nasze lotnictwo komunikacyjne i wojskowe silnikami produkowanymi w kraju, z własnych surowców i półfabrykatów. W zakładach tych (prócz silników lotniczych wyrabiano tam kable i silniki elektryczne) inż. Heyne objął stanowisko naczelnego dyrektora, które sprawował do r. 1937, kiedy to został usunięty przez gen. Składkowskiego ze względów ściśle politycznych. Najbardziej nawet bowiem ostre kontrole niezmiennie raportowały, że „fabryka produkuje dobrze, silniki mają opinię solidnych i pewnych, a zespół inżynierów stoi na poziomie". W okresie pracy inż. Heynego na stanowisku naczelnego dyrektora zakłady wypuściły tysiąc kilkaset silników lotniczych „Wright", „Jupiter VII", „Merkury II i V", „G-1620", „Pegaz II, VIII i XX".

Po drugiej wojnie światowej brał czynny udział w reaktywowaniu Polskiego Związku Motorowego, był kierownikiem Państwowych Warsztatów i Zakładów Samochodowych.

Zmarł w Warszawie 9 lutego 1959 r.

Był odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi i czechosłowackim orderem Białego Lwa. **(J. Kędz.)**

Radziecki myśliwiec naddźwiękowy w locie.

SZYBKI FIODOTOW

BĘDĄC w Moskwie szukałem ludzi lotnictwa. W tym celu odwiedziłem oddział lotnictwa i astronautyki centralnej gazety Armii Radzieckiej „Krasnaja Zwiezda", który zajmuje się problemami współczesnego lotnictwa, jak również bujnie rozwijającymi się w Kraju Rad astro- i kosmonautyką. Niektórzy redaktorzy tego oddziału osobiście znają dwóch pierwszych kosmonautów **Jurija Gagarina** i **Hermana Titowa** i często z pierwszej ręki uzyskują do prasy informacje o epokowych wydarzeniach. Oni też starali się skontaktować mnie ze znanymi radzieckimi pilotami-oblatywaczami **Georgijem Mosołowem** i **Aleksandrem Fiodotowem.** Na XXII Zjeździe Partii Titow mówił o tych pilotach z wielkim uznaniem.

Niestety, Mosołowa nie zastałem w Moskwie. Był jednak Fiodotow, ten sam, o którym głośno było pod koniec ubiegłego roku. Głośno było z powodu jego wyczynu, rewelacyjnego na tle światowych osiągnięć lotniczych. A więc chronologicznie:

W czerwcu 1959 roku francuski lotnik G. Muselli na samolocie z silnikiem odrzutowym, w czasie lotu po 100-kilometrowym kręgu, ustanowił absolutny rekord prędkości, wynoszący 1 771 km/h.

W grudniu tegoż roku Amerykanin D. Moor uzyskał średnią prędkość równą 1878 km i 67 m na godzinę.

W 1960 roku do walki o absolutny światowy rekord prędkości przystępują radzieccy piloci. Już 28 maja ppłk pil. inż. **B. Adrianow** pierwszy przekracza granicę 2000 km, osiągając prędkość 2092 km/h. We wrześniu pilot-oblatywacz **Konstanty Kokkinaki** osiąga średnią prędkość 2148 km i 3 m na godzinę.

Niedługo po uznaniu tego rekordu przez międzynarodową federację lotniczą amerykański pilot J. Davies na samolocie z dwoma turbodrzutowymi silnikami uzyskał prędkość 2237 km i 37 m na godzinę. I ten rekord niedługo pozostał rekordem.

Oto po południu dnia 7 października 1961 r. z jednego z radzieckich lotnisk wystartował samolot E-166. Po przeleceniu nad pierwszym punktem orientacyjno-kontrolnym pilot zaczął rozpędzać maszynę. W górę wpatrzone były specjalne, bardzo czułe aparaty, utrwalając na taśmie każdy moment lotu. Niebo pokrył gęsty, ciemny ślad. Odcinek drogi równy 100 km — nie jak amerykańska dwusilnikowa, lecz jednosilnikowa — radziecka maszyna wchłonęła w przeciągu 150 sekund. Średnia prędkość lotu wynosiła 2385 km/h (o 148 km więcej od rekordu amerykańskiego), a miejscami dochodziła nawet do 2730 km/h.

Za sterami samolotu E-166 siedział wówczas właśnie Aleksander Fiodotow. On także, Fiodotow, w 1961 roku na pokazach lotniczych w Tuszyno wykonał pionowy start. Z tym sławnym radzieckim pilotem miałem okazję rozmawiać dłuższą chwilę.

Na własnej „Wołdze" przyjechał pod hotel Centralnego Domu Armii Radzieckiej — CDSA. Średniego wzrostu, krępej budowy, trochę łysiejący. Wydał mi się nieśmiały. Gdy poprosiłem go o własnoręczne skreślenie kilku słów do polskich lotników — był w nie lada kłopocie. Co napisać? Koledzy przedstawili mu kilka wariantów. Nie podobały mu się, były za oficjalne: „Do lotników mam przecież napisać — powiedział — więc trzeba powiedzieć coś serdecznego, a zrozumiałego". Zapisał całą serwetkę. Wreszcie zdecydował się na tekst, który załączam do tego listu, a który w wolnym przekładzie brzmi: **„Drodzy bracia z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej! Życzę Wam wysokiego nieba!"**

Rozmowa była swobodna. Fiodotow, choć to podobno nie leży w jego usposobieniu, opowiedział mi trochę o sobie. Ma 30 lat, jest żonaty i niezmiernie kocha 7-letniego **Saszę** oraz roczną Wiktorię. Pochodzi z Wołgogradu. W 1955 roku był jeszcze w Oficerskiej Szkoła Lotniczej i wcale nie przypuszczał, że za sześć lat jego nazwisko wpisane zostanie na listę najszybszych ludzi świata. Latać zaczął znacznie wcześniej, bo już w 1950 r. Pierwszą maszyną, za której sterami zasiadł, był Jak-18. Gdyby się raz jeszcze urodził i stanął przed problemem, jaki zawód wybrać, wybrałby wszystkie zawody, lecz swój stawia najwyżej. Jest dumny ze swych sukcesów i pragnie je pomnażać. Z uczuciem wdzięczności mówi o partii komunistycznej, która wykształciła w nim walory śmiałego, odważnego i świadomego komunisty.

Jak spędza wolne chwile? Od dziecka uwielbiał sport i czynnie go uprawiał. Dzisiaj również. Biega na 100 m, skacze wzwyż. Często samochodem udaje się do lasu lub nad rzekę, gdzie... Właśnie, pasjonuje się malarstwem. Maluje pejzaże i szczerze żałował, że żadnej ze swoich prac nie przywiózł z sobą.

Nie ma dnia niemal, aby nie zażywał przyjemności latania. Wczoraj latał, dzisiaj przed przyjazdem do Moskwy — również.

Zapytałem go, co by chciał jeszcze w życiu osiągnąć. Odrzekł bez namysłu, że to, co już osiągnął, lecz w znacznie większych rozmiarach. Pragnie osiągać coraz nowe rekordy. Jest to zupełnie możliwe, gdyż lotnictwo radzieckie otrzymuje coraz lepsze i lepsze maszyny. Naukowcy, konstruktorzy, robotnicy tworzą „cuda". Piloci radzieccy demonstrują światu przodującą radziecką myśl lotniczą.

Przyznać muszę, że nie tak wyobrażałem sobie tego sławnego pilota radzieckiego. Sądziłem przede wszystkim, iż — jak to często bywa — zażąda na piśmie planu rozmowy. Że ograniczy termin spotkania do kilku minut. Że będę musiał przed czasem zjawić się w poczekalni jego gabinetu i poczekać na oficjalne przyjęcie.

Tymczasem?

Tymczasem podczas pierwszej rozmowy telefonicznej Fiodotow, nie tylko że wyraził chęć porozmania z polskim dziennikarzem, lecz sam oświadczył, że na tę rozmowę przyjedzie do hotelu.

Żegnając Fiodotowa życzyłem mu od polskich lotników dalszych sukcesów na podniebnych szlakach. Odpowiedział, że słyszał dużo o odwadze naszych lotników i że gorąco pragnie zobaczyć nasz kraj.

ZDZISŁAW CZERWIŃSKI

Piloci-oblatywacze. Od lewej: P. Ostapienko, A. Fiodotow, K. Kokkinaki, G. Mosołow.

ASTRONAUTYKA

JAK SIĘ OBSERWUJE SZTUCZNE SATELITY?

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

WŚRÓD różnych problemów naukowo-technicznych związanych z wysyłaniem sztucznych satelitów poważne znaczenie ma dokładne wyznaczanie parametrów ich orbit. Znajomość orbit sztucznych satelitów i zachodzących w nich zmian pozwala na obliczenie oporu aerodynamicznego, na jaki trafiają one w swym ruchu, a więc pozwala na obliczenie gęstości najwyższych warstw atmosfery. Może być ona także wykorzystana do pomiarów geodezyjnych. W oparciu o nią określa się, z jakich miejsc przestrzeni pochodzą wyniki poszczególnych pomiarów wykonywanych przez zainstalowane w sztucznych satelitach przyrządy pomiarowe. Znajomość orbit sztucznych satelitów jest niezbędna w przypadku wykorzystania ich do celów nawigacji morskiej i lotniczej oraz do celów łączności radiowej na dalekie odległości, przy czym nie są to bynajmniej jedyne względy zmuszające nas do dokładnego wyznaczania parametrów orbit sztucznych satelitów.

Obecnie stosuje się w tym celu dwie podstawowe metody obserwacyjne: optyczną i radiową.

Najlepsze rezultaty przynosi fotografowanie orbit sztucznych satelitów, ponieważ daje ono wyniki o obiektywnej i dokumentalnej wartości. Jak wiemy, te skonstruowane przez człowieka ciała niebieskie widoczne są jako jaśniej lub słabiej świecące (zależnie od rozmiarów i od odległości od obserwatora, a także od zdolności odbijającej ich powierzchni) punkty poruszające się po niebie, więc można je odfografować na kliszy, na której zostawiają one ślad w postaci linii. Ponieważ sztuczne satelity świecą odbijanym światłem słonecznym, więc nie można ich fotografować w nocy, ponieważ pogrążone są one wtedy w cieniu Ziemi. Jednak również i w dzień są one niewidoczne i nie dają się sfotografować, ze względu na jasne świecenie nieba. Można je więc obserwować tylko w godzinach rannych i wieczornych. Wówczas oprócz sztucznego satelity widoczne są także gwiazdy, które również odfotografowują się na kliszy. Jest to bardzo korzystne, ponieważ pozwala następnie w laboratorium wymierzyć niezwykle precyzyjnie na kliszy przy pomocy komparatora trajektorię sztucznego satelity, którą przebył on na tle gwiazd, i wyznaczyć jej współrzędne astronomiczne.

Ponieważ większość sztucznych satelitów ma niewielkie rozmiary, świecą one więc tak słabo, że są niewidoczne gołym okiem. Dla ich sfotografowania trzeba więc było skonstruować specjalne kamery o bardzo dużych i światłosilnych obiektywach, dające równocześnie na kliszy obraz mało zniekształcony i o dużych rozmiarach. Nie było to zadanie łatwe do spełnienia.

Przed obiektywem takiej kamery wiruje przesłona przypominająca nieco skrzydła wiatraka. Skrzydła te przesłaniając periodycznie obiektyw powodują to, że w odfotografowanej trajektorii satelity powstają przerwy. Ponieważ momenty przesłaniania obiektywu są niezwykle precyzyjnie wyznaczane z dokładnością przekraczającą 0,01 sek., więc można określić nie tylko trajektorię satelity, ale także odpowiedzieć na pytanie, w których jej miejscach znajdował się satelita w poszczególnych momentach czasowych.

Wiele takich specjalnych kamer (liczba ich wynosi obecnie kilkanaście), rozmieszczonych na powierzchni naszego globu ziemskiego, pozwala niezwykle precyzyjnie wyznaczać parametry orbit sztucznych satelitów i zachodzące w nich zmiany.

Oprócz tych kamer noszących nazwę „Kamer Neon-Baker-Schmidt" obrazy sztucznych satelitów można uzyskiwać także i przy pomocy innych kamer fotograficznych, nawet amatorskich. Wówczas jednak wartość naukowa takich fotografii jest znacznie mniejsza, a ponadto satelity słabiej świecące nie dają się odfotografować.

Na podstawie takich obserwacji można wyznaczać nie tylko orbity sztucznych satelitów, ale także ich jasność i zachodzące w niej zmiany, na podstawie intensywności śladu na kliszy. Zmiany krótko okresowe wywoływane są wirowaniem sztucznych satelitów, można więc z nich wyznaczyć okres obrotu. Stałe zmniejszanie się jasności satelity z biegiem czasu wywoływane jest matowieniem jego powierzchni przez uderzenia ziarn pyłu kosmicznego, co zmniejsza jej zdolność odbijającą. Badanie tego zjawiska pozwala więc na wyznaczanie gęstości pyłu kosmicznego w pobliżu Ziemi. Jak więc widzimy, obserwacje sztucznych satelitów dają bardzo dużo różnorodnych danych naukowych.

Jak już pisałem, do niedawna sztuczne satelity można było obserwować tylko w godzinach rannych lub wieczornych. Obecnie jednak podejmowane są próby z umieszczaniem na nich niezwykle silnych lamp błyskowych działających na zasadzie lasera. Taki periodycznie migający satelita mógłby być obserwowany także i nocą.

Oprócz metod fotograficznych i obserwacji sztucznych satelitów stosowane są także i metody wizualne.

Myliłby się jednak ten, kto sądziłby, że do tego celu używa się wielkich teleskopów astronomicznych. Teleskopy te mają bowiem zbyt małe pole widzenia, a zarazem ze względu na swe wielkie rozmiary byłyby one nieporęczne do tego celu. Sztuczne satelity świecą przy tym na ogół na tyle jasno, że mogą być dostrzeżone w zupełnie niewielkich lunetkach, w zwyczajnych lornetkach lub nawet okiem nieuzbrojonym.

Obserwacja wizualna ma na celu wyznaczenie tych samych danych, które uzyskuje się metodami fotograficznymi. Chodzi więc w pierwszym rzędzie o wyznaczenie pozycji satelity względem gwiazd (do czego używa się mapy nieba) i momentu czasowego jej odpowiadającego. Zwykle postępuje się w ten sposób, że na danej placówce obserwacyjnej kilku obserwatorów wycelowuje swoje lunetki na niebo w ten sposób, aby ich pola widzenia, zachodząc nieco na siebie, tworzyły na niebie pas prostopadły do przewidywanej trajektorii satelity. Przy tym sposobie postępowania istnieje pewność, że któryś z obserwatorów dostrzeże przelot satelity i określi jego pozycję na tle gwiazd i odpowiadający jej moment czasowy.

Niestety, obserwacje takie są znacznie mniej dokładne niż obserwacje fotograficzne. Na przykład dokładność w określeniu momentu czasowego tylko wyjątkowo może osiągać 0,1 sek., co odpowiada około 800 metrom w liniowej pozycji satelity (ponieważ prędkość jego wynosi około 8 km/sek.). Dlatego obserwacje te wykonywane są przede wszystkim przez amatorów astronomii. W chwili obecnej istnieje na całym świecie kilkaset takich amatorskich placówek obserwacyjnych, które prowadzą obserwacje przy pomocy naukowców i pod ich opieką i kierownictwem. Szczególnie wiele ich znajduje się w Stanach Zjednoczonych AP i Japonii. Masowość tego rodzaju obserwacji w poważnej mierze wynagradza ich mniejszą dokładność.

Warto wspomnieć, że kilkakrotnie przeprowadzono obserwacje sztucznych satelitów także i przez duże lunety. Wówczas w przypadku dużych satelitów można oszacować ich kształt i wielkość.

Jak wyżej powiedzialem, wykonywanie obserwacji sztucznych satelitów wymaga uprzedniej przybliżonej znajomości ich trajektorii i momentów przelotów. Ich wyznaczaniem zajmują się specjalnie do tego celu zorganizowane biura obliczeniowe, które następnie przesyłają te dane drogą telegraficzną, przy pomocy odpowiedniego szyfru, do poszczególnych placówek obserwacyjnych. Dane te są szczególnie niezbędne wtedy, jeżeli jakiś satelita świeci tak słabo, że nie może być odszukany na niebie gołym okiem.

Do tych międzynarodowych biur nadsyłane są następnie wyniki obserwacji. W chwili obecnej dwa takie główne ośrodki istnieją: w Moskwie (obejmuje on swym zasięgiem obszar globu ziemskiego, na którym znajduje się między innymi Polska) i w Stanach Zjednoczonych AP.

Pisząc o wyznaczaniu przestrzennej pozycji sztucznych satelitów metodami optycznymi, nie wolno zapomnieć o jeszcze jednej możliwości. Otóż od niedawna zaczęto wysyłać sztuczne satelity, w których umieszczane są urządzenia optyczne obserwujące powierzchnię Ziemi i przesyłające następnie na Ziemię ten obraz metodami radiowymi. Należą do nich na przykład satelity meteorologiczne typu „Tiros", które obserwują ukształtowanie chmur w atmosferze naszej planety i obraz samej powierzchni Ziemi. Oczywiście na podstawie obrazów powierzchni Ziemi można określić, w jakich miejscach ponad Ziemią znajdował się satelita, a następnie na tej podstawie określić parametry orbity satelity.

SŁOWNICZEK ASTRONAUTYCZNY

GEMINI (Bliźnięta) — amerykański statek kosmiczny (w budowie), powiększona wersja kapsuły „Merkury", mieszcząca dwóch kosmonautów. Ma umożliwić amerykańskim kosmonautom lot wokół Księżyca w roku 1964. Program przewiduje wprowadzenie przy pomocy rakiet „Titan" na orbitę okołoziemską kabiny „Gemini" oraz rakiety pomocniczej, które po doprowadzeniu do spotkania mają być zmontowane w jeden statek księżycowy.

BOOSTER — urządzenie wspomagające, rakieta transportowa lub pomocniczy silnik rakietowy.

LOT DWUETAPOWY — lot statku międzyplanetarnego, w którym osiągnięcie niezbędnej prędkości odbywa się w dwu etapach poprzez: 1) wprowadzenie na orbitę okołoziemską, 2) zwiększenie prędkości dla dalszego lotu po wydłużonej elipsie wokół Ziemi lub po orbicie okołosłonecznej. Wobec tego, iż statek posiada już prędkość orbitalną ok. 8 m/sek. do lotu np. na Księżyc wystarczy zwiększyć jego prędkość o ok. 3—4 km/sek.

LOT GRUPOWY — lot dwu lub większej liczby statków po bardzo zbliżonych orbitach i w stosunkowo niedużej odległości od siebie. Pierwszego w historii astronautyki 1 g. dokonały radzieckie statki-sputniki „Wostok-3" i „Wostok-4". Wymiary liniowe orbit różniły się od siebie tylko o kilka setnych części procenta, a kąt między płaszczyznami orbit wynosił około 5 stopni. Najmniejsza odległość między statkami — 5 km.

NIKOŁAJEW Andrian — kosmonauta radziecki nr 3, uczestnik pierwszego lotu grupowego, pobił światowy rekord długotrwałości lotu kosmicznego (ustanowiony przez Titowa). Ur. 1929 r. Czuwasz. Major lotnictwa. W dniu 11—15 sierpnia 1962 r. okrążył Ziemię 64 razy na statku „Wostok-3" przebywając w stanie nieważkości blisko 4 dni.

POPOWICZ Paweł — kosmonauta radziecki nr 4, uczestnik pierwszego lotu grupowego. Ur. 1930 r. Ukrainiec. Podpułkownik lotnictwa. W dniu 12—15 sierpnia 1962 r. okrążył Ziemię 48 razy na statku „Wostok-4" przebywając w stanie nieważkości blisko 3 dni.

SKAFANDRYCI — kosmonauci zaopatrzeni w specjalne skafandry, umożliwiające wykonywanie prac montażowych lub związanych z przetankowywaniem paliwa w przestrzeni kosmicznej.

STYK PRZEJŚCIOWY — spotkanie dwóch statków kosmicznych w przestrzeni pozaziemskiej na okres niezbędny np. dla przetankowania paliwa czy przesiadki kosmonautów. Niekonieczne tu jest bezpośrednie zetknięcie się statków, lecz wystarczy zbliżenie, umożliwiające np. przerzucenie przewodu paliwowego.

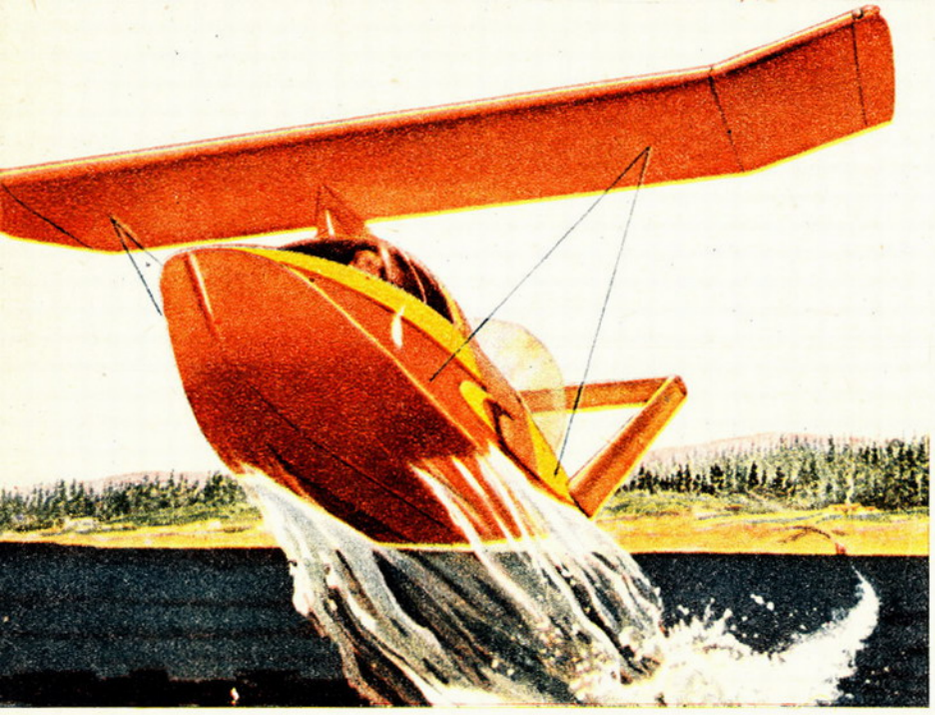
STYK TRWAŁY — stałe połączenie (montaż) dwóch pojazdów kosmicznych w przestrzeni kosmicznej w celu zmontowania statku międzyplanetarnego z dwu lub większej liczby elementów czy budowy większej stacji kosmicznej.

WOSTOK-3 — radziecki statek orbitalny. Masa ok. 5 ton. Start 11.8. 1962 r. Pocz. perigeum — 183 km i apogeum — 251 km od powierzchni Ziemi. Pocz. czas obiegu — 88,5 min. Lądowanie 15.8. 1962 r. Pilot — kosmonauta Andrian Nikołajew.

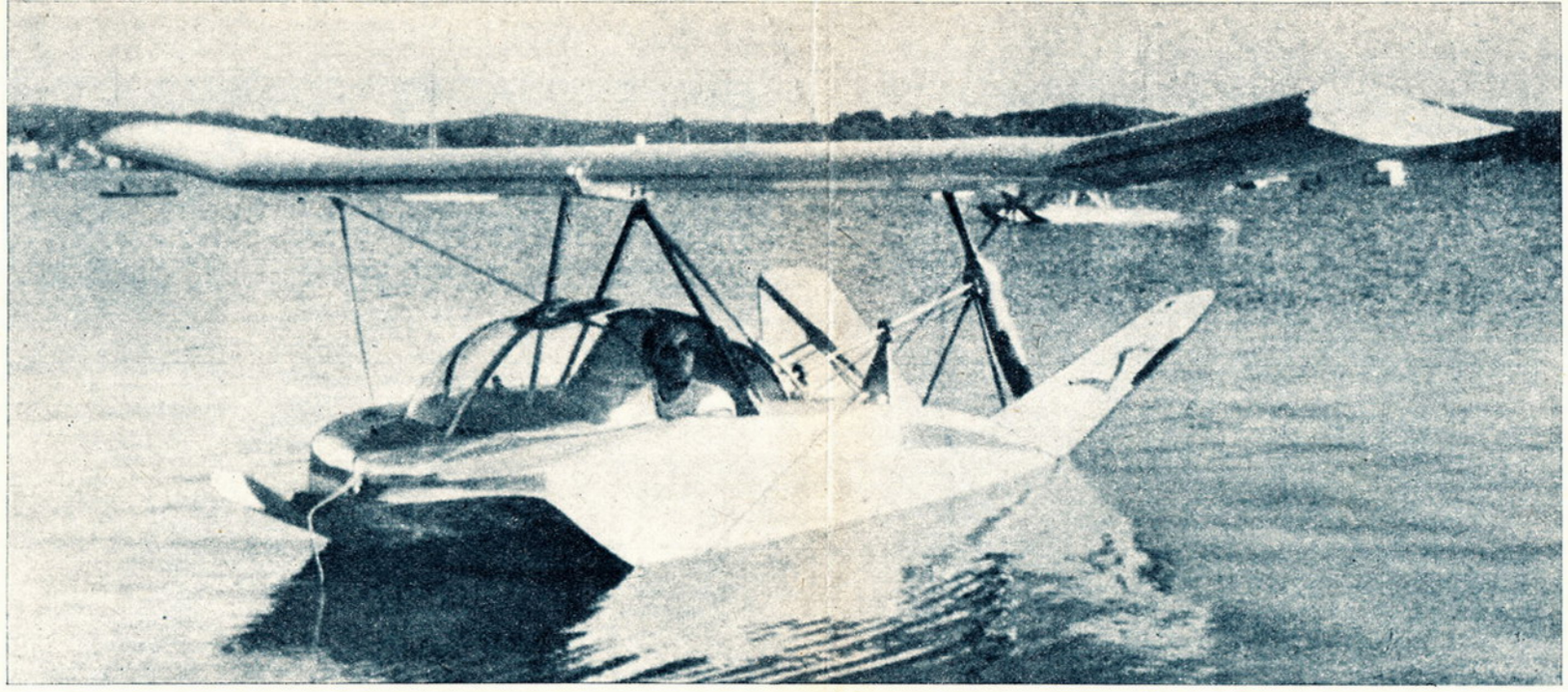
WOSTOK-4 — radziecki statek orbitalny. Masa 5 ton. Startując 12.8.1962 r. wszedł na orbitę bardzo zbliżoną do orbity statku „Wostok-3" w niewielkiej odległości od niego. Pocz. perigeum — 180 km, apogeum — 254 km. Czas obiegu — 88,5 min. Lądowanie 15.8. 1962 r., w ciągu 6 minut po statku „Wostok-3" w odległości 200 ok. km od niego. Pilot kosmonauta Paweł Popowicz.

ZMIANA ORBITY — każda zmiana prędkości statku, spowodowana działaniem silnika rakietowego, powoduje zmianę orbity statku. Stąd trudności w realizacji spotkania. Jeśli statki poruszają się po bardzo zbliżonych orbitach w niedużej odległości, doprowadzenie do styku może być zrealizowane na zasadzie „jednego skoku" poprzez kilkakrotne włączenie silnika pod różnym kątem w niewielkich odstępach czasu (zbliżenie i zrównanie prędkości). W przypadku konieczności „doganiania" w ciągu kilku okrążeń, statek „uciekający" musi na odcinku największego zbliżenia orbit zwiększyć prędkość (wydłużyć czas obiegu) lub „goniący" — zmniejszyć (skrócić czas obiegu), co stanowi jeden z paradoksów astronautyki.

Oprac. KB

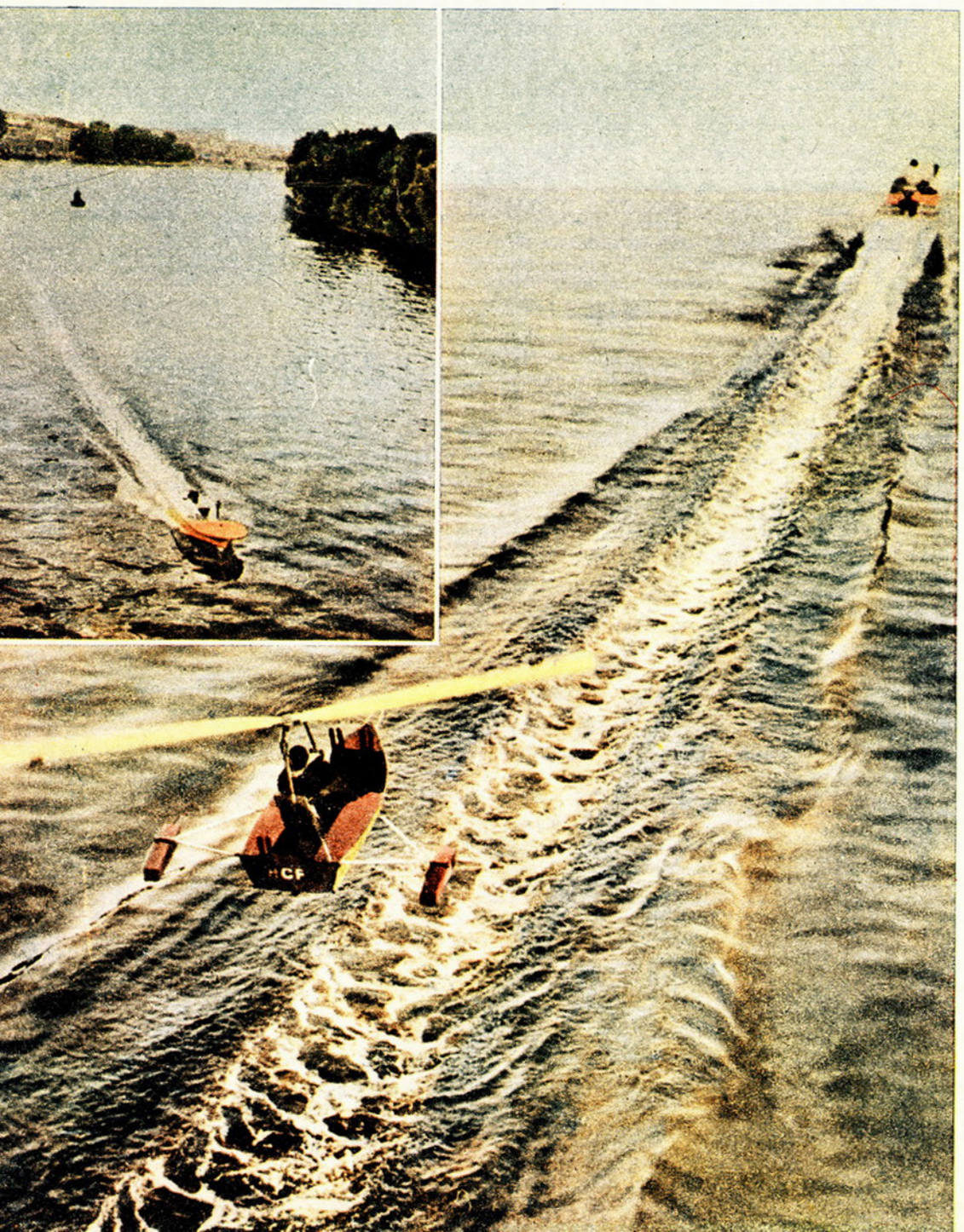


Zdjęcia: „Popular Mechanics" i „Aviation Magazine de l'espace".



Łódź latająca „Wing Dingy" (prototyp) podczas prób w zatoce.

LATAJĄCE ŁODZIE



MINĘŁO LATO. Różni ludzie różnie spędzili tegoroczny okres urlopowy lub wakacyjny. Wśród nich znaleźli się i tacy, którzy spróbowali połączyć swoje zamiłowanie lotnicze ze sportem wodnym. Przyjrzyjmy się ich poczynaniom, są naprawdę ciekawe.

Trzej inżynierowie amerykańscy Bob Baier, John Fletcher i Edward Keast zbudowali prototyp dwumiejscowej, latającej łodzi motorowej, będącej odmianą latającego samochodu Convair-103, którego próby zostały przerwane w 1950 roku.

Po dłuższych doświadczeniach dokonywanych z łodzią jednomiejscową okazało się, że kadłub łodzi latającej powinien posiadać dwie boczne płaskie płyty ślizgowe, po jednej z każdej strony dna, ustawione w postaci podpływaków (redanów), podobnie jak nowoczesne narty wodne.

Prototyp łodzi ma kadłub szkieletowej konstrukcji stalowej, krytej sklejką. Płat o rozpiętości 6,6 m jest wykonany z lekkiego stopu i pokryty płótnem; wznios tylko w częściach skrajnych.

Ciężar w locie wynosi ponad 500 kG. Łódź może zabrać dwie osoby załogi oraz bagaż.

Napęd stanowi silnik tłokowy Continental o mocy 100 KM, ze śmigłem pchającym o średnicy 1,5 m umieszczonym pomiędzy połówkami usterzenia. Zasięg łodzi latającej — do 640 km. Tablica przyrządów zawiera: prędkościomierz, wysokościomierz, wskaźnik prędkości wznoszenia, zakrętomierz, obrotomierz, wskaźnik ciśnienia i temperatury oleju oraz wskaźnik ciśnienia paliwa.

Łódź jest sterowana w powietrzu za pośrednictwem kierownicy (której ruchy wywołują przechylenia płata powodujące zakręty) oraz dźwigni gazu sprzężonej z urządzeniem przestawiania płata (zastępującej klasyczny ster wysokości). Ten rodzaj płata oparty jest na opatentowanym wynalazku George Spratta — „Controlwing". Łódź-kadłub jest podwieszona do płata w jednym tylko punkcie — na przegubie.

Pojazd jest składany do transportu. Jego montaż przy udziale dwóch osób trwa około 10 minut. W wersji seryjnej czas ten ma być znacznie skrócony.

Latająca łódź wyróżnia się nadzwyczaj łatwym pilotażem. Start następuje przy prędkości 96 km/h. Po przebyciu 6 metrów łódź przechodzi w ślizg, by po dalszych 135 metrach oderwać się od wody. Trwa to około 12 sekund. Przy wszelkich manewrach w powietrzu (zakręty, lot wznoszący, opadanie) kadłub łodzi zachowuje niezmiennie poziome położenie.

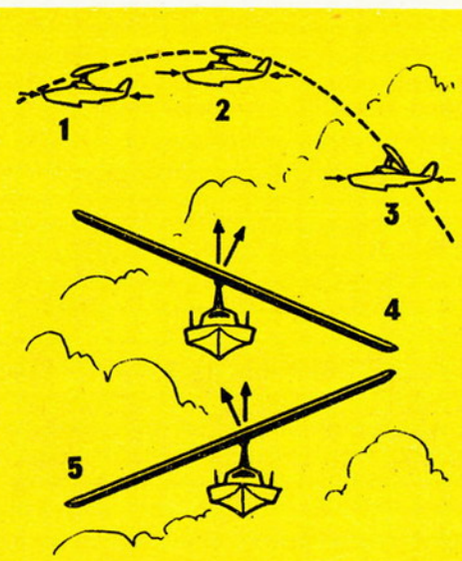
Pojazd osiąga pułap do 4 500 metrów i prędkość do 207 km/h.

Do chwili obecnej prototyp latającej łodzi przebył ponad 100 godzin w powietrzu, przechodząc wszechstronne próby. Przewidywana jest produkcja seryjna pojazdu pod nazwą „Wing Dingy" w wersjach: jedno- i dwumiejscowej. Ma to nastąpić jeszcze w roku bieżącym. Wersja seryjna otrzyma konstrukcję całkowicie metalową, zakrytą kabinę oraz wąskie usterzenie poziome z dwoma statecznikami pionowymi. Na zdjęciach pokazujemy fragmenty prób prototypu „Wing Dingy" — pojazdu, który ma szanse rozwoju w krajach obfitujących w liczne rzeki i jeziora.

Nasze zdjęcia przedstawiają również inny aparat latający — „Gyro Boat". Ten jednomiejscowy wiatrakowiec, zbudowany przez Anglika według dokumentacji amerykańskiego inżyniera Igora Bensena, był z inicjatywy Klubu Wiroplatowego Francji demonstrowany po raz pierwszy w tym kraju w końcu lipca bieżącego roku. Pokaz przeprowadzono na zbiorniku wodnym Saint-Cloud, udał się całkowicie i prawdopodobnie ten nowy rodzaj sportu lotniczego przyjmie się we Francji, przede wszystkim ze względu na niskie koszty sprzętu i użytkowania.

Do holowania wiatrakowca najlepiej nadaje się łódź motorowa z silnikiem przyczepnym o mocy 75 KM. Przy okazji warto dodać, że na całym świecie zbudowano dotąd kilkaset wiatrakowców Bensena, przede wszystkim w wersji lądowej, znanej pod nazwą „Gyro Glider". (W)

Z lewej: Łódź-wiatrakowiec w locie na holu za motorówką. Wyżej: Wiatrakowiec przed startem. Poniżej: Zasada działania płata typu „Controlwing" zastosowanego w łodzi „Wing Dingy" (1 — lot ślizgowy, 2 — lot poziomy, 3 — lot wznoszący, 4 — zakręt w lewo, 5 — zakręt w prawo).



Łódź latająca „Wing Dingy" z płatem złożonym do transportu, na przyczepie kołowej.

Spuszczanie łodzi latającej na wodę; płat jest już rozłożony.

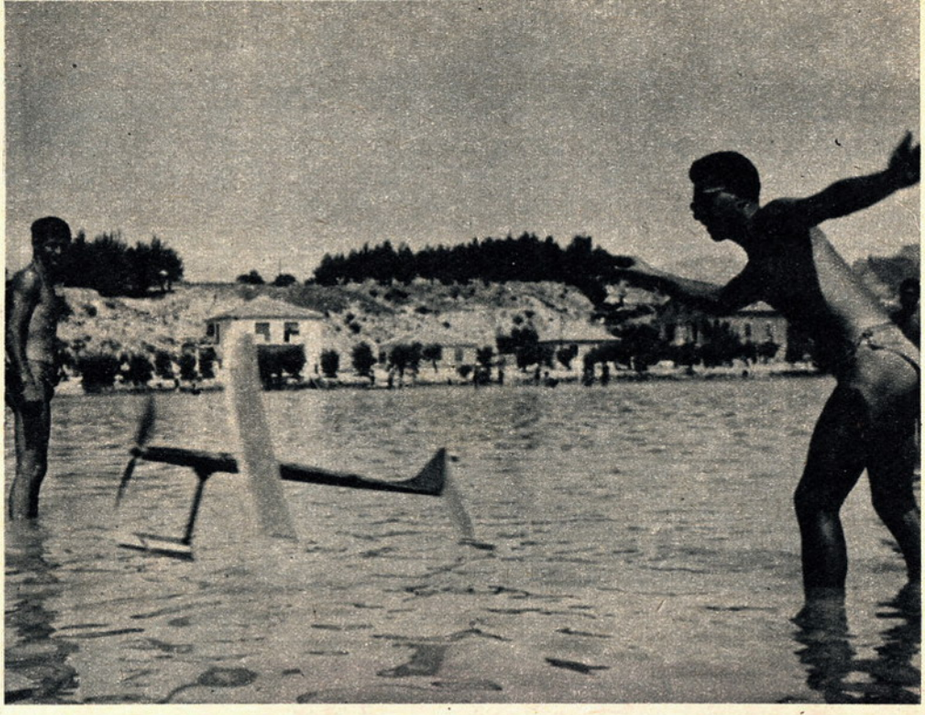
Łódź latająca na rozbiegu (wyżej) i w locie (niżej).

Z lewej: Sterownice w kabinie prototypu „Wing Dingy". W wersji seryjnej drążek (gaz i mechanizm płata) ma być zastąpiony przez mały przełącznik. Z prawej: Rurkę Pitot umieszczono na płacie bezpośrednio nad kabiną.

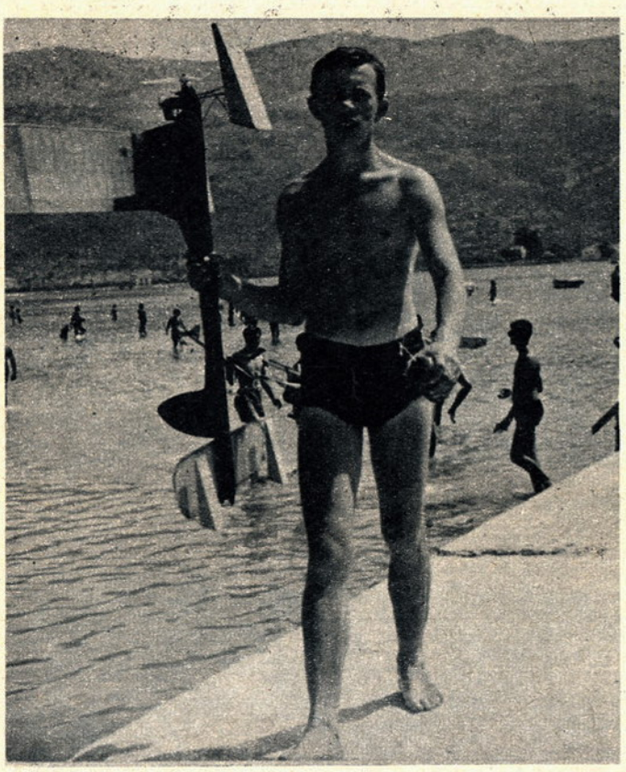
MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

VII-JUGO HIDRO-KUP

KORESPONDENCJA WŁASNA



Startuje model z napędem gumowym



Wyżej: W drodze na start. Niżej: Nad Adriatykiem słońca jest zawsze pod dostatkiem. Trzeba się chronić w cieniu drzew.

SPLIT, 12. VIII. 1962 r. Corocznym już zwyczajem w imprezie tej bierze czynny udział ekipa modelarzy Aeroklubu PRL. Zawody Jugo-Hidro-Kup odbywają się w międzynarodowej obsadzie. W tym roku brało udział 9 ekip z aeroklubów Jugosławii, ekipa szwajcarska, 1 zawodnik z NRF oraz ekipy modelarzy polskich. W skład ekipy polskiej wchodzili: Stanisław Michniewski (przewodniczący Komisji Modelarskiej — kierownik ekipy) oraz zawodnicy: Tadeusz Pelczarski, Zygfryd Sulisz, Kazimierz Ginalski i Jerzy Kosiński. Na imprezę tę, nauczeni doświadczeniem lat ubiegłych, wyjechaliśmy w takim czasie, aby był możliwy trening w dniu poprzedzającym zawody. Jest to bardzo ważna czynność ze względu na specyficzne warunki atmosferyczne panujące w tych okolicach. W związku z tym po krótkim pobycie w Belgradzie i małym wypoczynku, podczas którego byliśmy z wizytą w Centralnym Aeroklubie Jugosławii, wyjechaliśmy pod troskliwą opieką szefa modelarstwa Jugosławii p. Gradimira Rancina (który zresztą bardzo serdecznie opiekował się nami podczas całego pobytu) do Splitu.

W dniu poprzedzającym zawody zostaliśmy rano przewiezieni motorówką wraz z modelami na niedużą skalną wysepkę w zatoce w okolicach Splitu. Tu mieliśmy odbyć trening. Niestety, mimo bardzo malowniczego miejsca i szczerych chęci gospodarzy, nie mogliśmy się zdobyć na wypuszczenie modelu. Skała była tak ostra, a brzegi niedostępne, że w ogóle trudno było chodzić po niej. Jedynie kol. Zygfryd Sulisz zdobył się na wypuszczenie modelu z ręki. Trudności ze startem odbiły się ujemnie na modelu. Model został poważnie uszkodzony. Tym trzeba było tylko tłumaczyć pechowe starty tego zawodnika w dniu następnym, ponieważ Su-

WYNIKI ZAWODÓW

MODELE Z NAPĘDEM SPALINOWYM

Zawodnik	Ekipa	I.	II.	III.	IV.	Suma
1 Merkez Zlatko	Zagreb	116	131	135	67	449
2. **Ginalski Kazimierz**	**Polska**	**96**	**100**	**97**	**98**	**391**
Mlinar Niroslav						
3—4.	Split	111	62	73	116	362
Pelczarski Tadeusz	**Polska**	**78**	**89**	**82**	**113**	**362**
5. Alujević Niksa	Split	0	121	123	115	359
6. **Sulisz Zygfryd**	**Polska**	**101**	**56**	**56**	**78**	**291**
7. Surina Viktor	Tresnjevka	52	68	66	84	270
8. Diener Emil	Szwajcaria	64	63	40	79	246
9. Jovanović Nenad	Split	45	48	45	106	244
10. Cerimagić Azim	Zadar	25	56	100	21	202
11. Ruzić Vinko	Split	109	0	35	30	174
12. Perisić Ante	Senj	45	34	38	50	167
13. Finus Hans	NRF	62	0	37	53	152
14. Milinković Hrvoje	Tresnjevka	133	0	0	0	133
15. Rupe Josip	Osijek	19	45	60	0	124

MODELE Z NAPĘDEM GUMOWYM

1. Merory Julije	Tresnjevka	126	111	100	180	517
2. **Kosiński Jerzy**	**Polska**	**151**	**94**	**96**	**135**	**476**
3. Kmoh Vilim	Zagreb	105	120	80	106	411
4. Puizina Cedomir	Split	96	98	106	92	392
5. Merory Erika	Tresnjevka	96	96	75	113	380
6. Alujević Niksa	Split	97	89	95	79	360
7. Surina Viktor	Tresnjevka	74	71	65	136	346
8. Cudina Srećko	Split	66	79	84	116	345
9. Risner Boris	Zagreb	59	92	63	61	275
10. Paulin Stevo	Sisak	52	60	49	57	218

lisz musiał startować modelem zapasowym. Szkoda, bo był on uważany przez liczne grono modelarzy za faworyta zawodów.

Z treningu skorzystaliśmy dopiero w godzinach poobiednich. Zostaliśmy przewiezieni na naszą prośbę w miejsce, na którym miały się odbywać zawody. Wykonaliśmy tam po kilka lotów sprawdzających.

W dniu zawodów w godzinach rannych zostaliśmy przewiezieni statkiem wraz ze wszystkimi zawodnikami na miejsce startów. Nastąpiło oficjalne otwarcie zawodów oraz powitanie zawodników. Głównym komisarzem zawodów był tradycyjnym już zwyczajem p. Sergej Berce. Komisja sportowa zawodów działała sprawnie. Po każdej kolejce lotów były ogłaszane wyniki. Już po pierwszej kolejce lotów ekipa nasza była uważana za głównego faworyta.

Konstrukcje modeli na tych zawodach niczym nie odbiegały od powszechnie stosowanych i oglądanych na podobnej imprezie w Polsce. Modele silnikowe też nie były budowane specjalne jako wodnosamoloty, a tylko przerabiane z układów normalnych. Pływaki przy modelach silnikowych były umocowane na stałe (nie składane). Można też było zaobserwować sporą grupę zawodników mających w swych modelach silniki o mniejszej pojemności startowej niż 2,5 cm³.

W modelach z napędem gumowym też nie było można zaobserwować żadnych nowości. Część modeli miała składany pływak główny. Mechanizm składanego pływaka wyzwalany był lontem. Podobne składanie pływaka było w moim modelu głównym. Niestety model ten został w pierwszej kolejce lotów uszkodzony podczas wyjmowania go z wody. W dalszych startach musiałem z niego zrezygnować.

W zawodach tych obowiązywały 4 starty. Ogółem startowało w kategorii modeli z napędem silnikowym 23 zawodników, a w kategorii modeli z napędem gumowym 16 zawodników. Miejsca zajęte przez polskich zawodników śmiało można uważać za dobre, co najlepiej obrazuje lista wyników. Klasyfikację zespołową na tej międzynarodowej imprezie gospodarze prowadzili tylko dla aeroklubów Jugosławii (było to zastrzeżone w regulaminie, jaki otrzymaliśmy w Splicie). A szkoda, bo w kategorii modeli z napędem silnikowym mieliśmy pełny skład ekipy i podliczając nieoficjalnie — nasz zespół zająłby pierwsze miejsce.

JERZY KOSIŃSKI

Kręcenie gumy. **Zdjęcia autora**

CIEKAWE ZAWODY

AEROKLUB Wrocławski przeprowadza 14 października br. zawody małych gumówek i jednocześnie pragnie rozegrać tytułem próby zawody modeli z napędem silnikowym z 1 cm³ zapasem paliwa oraz szybowców wyczynowych A-1.

1. Modele z napędem spalinowym. a) Jako podstawę do rozegrania konkurencji w modelach silnikowych przyjmuje się 1 cm³ zapas paliwa i w związku z tym organizator przygotuje standardowe zbiorniki paliwowe wraz z przewodem, które przed rozpoczęciem konkurencji zostaną wręczone zawodnikom. Myśl zastosowania 1 cm³ paliwa będzie miała tę zaletę, że odpadną drogie, często trudne do otrzymania wyłączniki czasowe, jak też zmniejszy się liczba ucieczek modeli, gdyż praca silnika będzie ograniczona w sposób niezawodny. Zmusi to także modelarzy do ekonomicznego wykorzystania silnika i paliwa; b) modele nie mogą ważyć mniej niż 300 G, c) modele nie mogą mieć obciążenia mniejszego niż 20 G/dcm² powierzchni.

2. Modele szybowców wyczynowych A-1 wg FAI. Wyklucza się szybowce budowane z zestawów.

3. Modele z napędem gumowym. Standardowe dla juniorów. Dla seniorów powierzchnia łączna 12—14 dcm². 10 G gumy „Pirelli" lub 15 G gumy krajowej. Ciężar całkowity z gumą — 100 G.

W modelach z napędem spalinowym i szybowcach A-1 juniorzy i seniorzy startują razem. Zawodnicy przyjeżdżają na koszt aeroklubów lub własny. Zgłoszenia uczestnictwa należy przesłać do Aeroklubu Wrocław, ul. Lotnicza 14/16 do dnia 1 października 1962 r.

STANISŁAW ŻURAD
Kierownik Sekcji Modelarstwa
Lotniczego AWr.

CENTRALNE KURSY INSTRUKTORÓW MODELARSTWA APRL

WZOREM lat ubiegłych — Zarząd Główny PRL zorganizował w miesiącach wakacyjnych Centralne Kursy Instruktorów Modelarstwa dla nauczycieli szkół średnich i licealnych. Kursy obejmowały dwa turnusy po 21 dni (w lipcu i w sierpniu), a zlokalizowane zostały na terenie Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Krośnie.

Rekrutacja kandydatów odbyła się już w maju 1962 r. Nie było to zagadnienie łatwe, gdyż sprawa wynagrodzeń nauczycieli za prowadzenie modelarskich zajęć w szkołach nie jest jeszcze dotąd uregulowana przez Ministerstwo Oświaty, mimo starań ZG APRL. Brak jasno sprecyzowanych warunków dalszej pracy w modelarniach spowodował zapewne, że na zaplanowanych do przeszkolenia 300 instruktorów udało się zwerbować około 200, a i z tego stawiły się na kursy 124 osoby.

Rezultatem kursów było wydanie 121 dyplomów instruktorskich, co w poważnym stopniu zasili kadrę instruktorów modelarstwa na terenie szkół.

Zajęcia na kursach prowadzone były w oparciu o nowy program wyszkolenia, opracowany na kwietniowej konferencji Komisji Modelarstwa APRL. Na każdym z turnusów na 1 kursanta przypadało 106 godzin zajęć praktycznych i 65 godzin wykładów teoretycznych. W miarę możliwości starano się szeroko stosować pogladowe metody nauczania oraz położyć większy niż dotąd nacisk na zajęcia terenowe. Poza przedmiotami czysto modelarskimi starano się zapoznać słuchaczy z „dużym" lotnictwem, zarówno teoretycznie, jak i praktycznie; m. in. kursanci wykonali loty zapoznawcze na samolotach CWL.

Na obu turnusach wykonano około 400 modeli oraz dwukrotnie zorganizowano zawody modeli szybowców. Jeśli chodzi o klasę drugą, to bezwzględnie egzekwowano umiejętność zupełnie samodzielnej obsługi silnika, jak również zwrócono dużą uwagę na naukę pilotażu modeli na uwięzi.

Starano się pokazać kursantom loty modeli wyczynowych, co w pełni dało się zrealizować na pierwszym turnusie. Wszyscy kursanci mogli obejrzeć modele nawet tak niecodzienne, jak rakiety amatorskie, model z napędem odrzutowym i szybowce zdalnie kierowane, nie mówiąc już o kategoriach klasycznych.

Według zgodnej opinii kursantów i kadry, a w szczególności uczestników kursów w latach ubiegłych, tegoroczna akcja wakacyjna stanowiła wyraźny krok naprzód, tak pod względem poziomu zajęć, jak też organizacji i warunków bytowych. Nie oznacza to oczywiście, że nie popełniono żadnych błędów, których trzeba będzie uniknąć w roku przyszłym. Wydaje się jednak, że dopiero zlokalizowanie kursów w stałym ośrodku, bez konieczności każdorazowego przerzucania całego sprzętu i organizowania na nowo pracowni, pozwoli przeprowadzić kursy naprawdę bez zarzutu. Szczególnie chodzi tu o zabezpieczenie właściwego wyposażenia warsztatowego i bogatego zestawu pomocy naukowych. Kursy tegoroczne, choć w sumie udane, nie pozbyły się jednak piętna prowizoryczności i imprezy „ubocznej" w ramach działalności CWL. Nie trzeba nikomu tłumaczyć, jakie znaczenie ma działalność nauczycieli dla akcji rekrutacyjnej do lotnictwa oraz faktu, że ludzie ci pracują dla nas w gruncie rzeczy społecznie, za symbolicznym tylko wynagrodzeniem, a często i bez tego. Z tego tytułu kursy wakacyjne powinny być „oczkiem w głowie" władz APRL, czego niestety, jak dotąd, nie można stwierdzić.

Z uznaniem trzeba podkreślić poważny stosunek do pracy zarówno kadry, jak i kursantów. Świadczą o tym najlepiej wyniki: mimo surowych egzaminów praktycznych i teoretycznych zaledwie 3 osoby na obu turnusach nie otrzymały uprawnień instruktorskich. Kursanci-nauczyciele swoją postawą, zainteresowaniem i pracowitością dali przykład wzorowej kultury życia zbiorowego.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

WIELKA PRZYGODA 15 ZAWODNIKÓW

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4

Pozostała jedyna i ostatnia szansa, na którą zdecydowano się dopiero wtedy, kiedy już nie było żadnych możliwości rozegrania konkurencji przelotowej. Tą szansą, pozwalającą uznać zawody za rozegrane, był konkurs akrobacji podstawowej.

Ustalono pozornie łatwą obowiązkową wiązankę. Okazało się jednak, że w ogniu konkurencyjnej walki niejednemu z zawodników, mających nawet poza sobą pełną akrobację, nie łatwo jest bezbłędnie wykręcić na „Musze 100 A" te siedem figur. W bezbłędnym ich wykonaniu nie sprzyjał też bardzo silny, wiejący z siłą ponad 12 m/sek wiatr.

30 sierpnia wykonaliśmy więc po treningowej strefie i w ostatnim dniu zawodów, tj. 31 sierpnia, rozegraliśmy trzecią i ostatnią konkurencję II Jeżowskich Zawodów Szybowcowych.

Niespodziewanym, ale zasłużonym zwycięzcą tej konkurencji został Jurek Orłowski, znany jeszcze przed zwycięstwem powszechnie „Akrobatem".

Słabo natomiast kręcił jeden z dwóch dotychczasowych liderów Marek Kochanowski, który po tej konkurencji zadowolić się musiał dopiero 3 miejscem.

Marek Pawluk, tak jak w ubiegłym roku, zrezygnował z udziału w konkursie akrobacji. Trochę to niekonsekwetnie i niezbyt po męsku, bądź co bądź. W tej konkurencji dotychczasowi pechowcy Zdzisio Grabowski i Jurek Dyczkowski, mający po 2 konkurencjach zero punktów, rozegrali między sobą dramatyczny bój.

Obronną ręką wyszedł z niego ten ostatni. Zaznaczyć tu należy, że różnice punktowe w ostatniej konkurencji były często minimalne i o miejscu decydowała nawet jedna lepiej lub gorzej wykonana figura.

Ostatecznie więc wygrał zawody bardzo równo latający Stasio Porębski, zwany w Jeżowie „Grzybusiem". Jego trzy drugie miejsca dały mu w efekcie zwycięstwo i piękny puchar „Skrzydlatej Polski".

Stanisław Porębski zaczął latać na szybowcu w 1952 r. Dziś pracuje w Jeżowie jako zawiadowca lotniska i ma na swym koncie ponad 700 godzin i 4000 km wylatanych na szybowcach oraz 600 godzin na samolotach. Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy i pilota samolotowego I klasy oraz złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Jako zawodnik zadebiutował właśnie w II Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski", odnosząc przekonywające zwycięstwo nad 14 rywalami. Niezmiernie ciekawy byłby start tego ambitnego zawodnika w szybowcowych Mistrzostwach Polski. Mam nadzieję, że nie stałby on tam na z góry straconej pozycji w walce o dobre miejsce.

O zdobywcach 2 i 3 miejsca, Heniu Lisieckim i Marku Kochanowskim, usłyszymy być może w roku przyszłym z okazji ich prawdopodobnego startu w mistrzostwach Polski (mają dużo punktów w memoriale Bitnera).

★

Wieczorem 31 sierpnia odbyło się uroczyste zakończenie II Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski". Jerzy R. Konieczny, naczelny redaktor „Skrzydlatej Polski", wręczył zwycięzcy puchar redakcji, a także dyplomy i nagrody rzeczowe czołowym zawodnikom. Dyplomy i złote odznaki „Skrzydlatej" otrzymali też w dowód wysiłku organizacyjnego, włożonego w zorganizowanie tych zawodów — kierownik Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie mgr inż. Waldemar Gross oraz szef wyszkolenia Tadeusz Popiel.

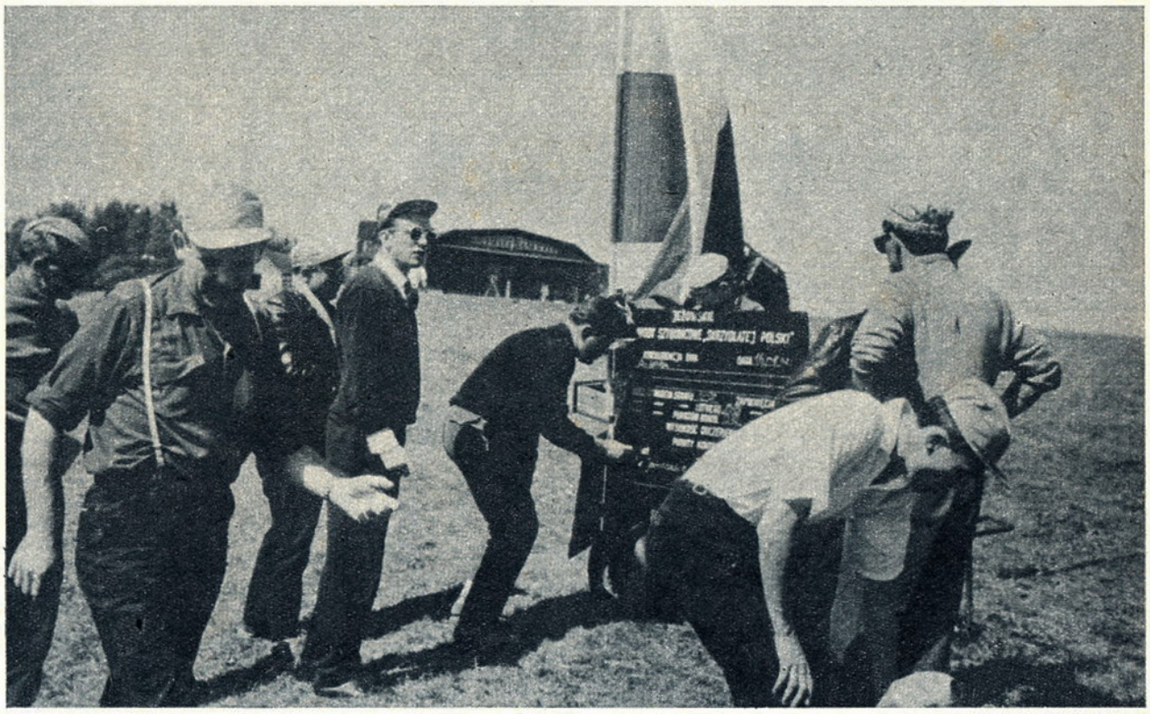
Na wspólnej kolacji odśpiewano tradycyjne 100 lat na cześć zdobywcy pucharu i bawiących w Jeżowie miłych gości z Czechosłowacji, redaktorów bratniej redakcji „Kridla vlasti".

Zawody się skończyły. Nadszedł jednak czas wyjazdu z gościnnego Jeżowa. Wyjeżdżamy więc pełni wrażeń i niepowtarzalnej, swoistej, koleżeńskiej atmosfery.

Rozjeżdża się do swych domów i zajęć grupa serdecznych przyjaciół, których złączyło szybownictwo. Bogatsi w doświadczenia, mając za sobą debiut lub co najwyżej dwukrotny start w tego rodzaju imprezie, jedziemy do swych klubów, by dalej podnosić swe wyczynowe kwalifikacje. Wyjeżdżamy z nadzieją, że wielu z nas spotka się znów w Jeżowie lub może wkrótce na Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski" stają się bowiem coraz lepszą szkołą latania zawodniczego. Należałoby sobie życzyć, by przeszły one do corocznej tradycji i by stały się drugą co do ważności imprezą szybowcową w Polsce oraz by weszły na stałe do kalendarza imprez APRL.

Ma z czego cieszyć się zwycięzca zawodów, Stasio Porębski. Oprócz pucharu „Skrzydlatej" otrzymał też tort od kierownictwa szkoły za przelot ponad 500 km (poza konkurencją).



Dziś trójkąt 100 km — ogłasza (i pisze na tablicy planowej) kierownik sportowy zawodów — Tadeusz Popiel.
Foto autora (5) i H. Rożalski (2)

★

Wiadomo, że każda dobrze zorganizowana impreza wymaga wiele wysiłku organizacyjnego. Za taką należy uznać jeżowskie zawody. I one więc miały swych cichych bohaterów. Należą do nich bez wątpienia, oprócz już wymienionych, także piloci holujący: Lidia Pazio, Henryk Maciąg, Stefan Różycki, Andrzej Pazio; komisja sędziowska — Jan Załęski, Zbigniew Kubicki, Roman Kocemba, zawiadowca i „meteorolog amator" Henryk Wójcikiewicz; mechanicy — Tadeusz Marszałkowski, Romuald Zyber, Władysław Rogorz, Jan Bether, Tadeusz Prandota, Władysław Tomkowicz, Franciszek Kościółkiewicz; także szoferzy, a nawet administracja i kucharki oraz wszyscy inni, których nie sposób tu wymienić, a którzy swą na pozór mało widoczną pracą przyczynili się do sprawnego funkcjonowania jeżowskiej imprezy.

Wkrótce start...

REKORDOWA PIĘĆSETKA

OD samego początku latania wyczynowego myślałem „po cichu" o wykonaniu lotu rekordowego. Każdy zresztą szybownik ma takie zamierzenia. Teren Zielonej Góry sprzyja specjalnie lotom rekordowym z racji korzystnego położenia geograficznego i dużych kontrastów terenowych. Termika budzi się bardzo bardzo wcześnie i zanika późno.

W dniu 29 lipca br. Polska znajdowała się w obszarze podwyższonego ciśnienia. Termika wypracowana, cumulusowa. Wiatr zachodni, słaby, około 2—4 m/sek. Trasa Zielona Góra—Łódź nie była korzystna w stosunku do wiatru, na zachód jednak nie można lecieć, bo granica. Wystartowałem na „Bocianie" z pasażerem Stanisławem Maciejewskim o godzinie 9.15. Wyczepiłem się pod fraktocumulusem na wysokości około 300 m. Wznoszeń prawie nie ma. Z wysokości 500 m odchodzę na trasę. Lecę „po ziemi" i do Leszna dolatuję o godz. 10.30. Są już cumulsy. Podstawa około 1 000 m, wielkość zachmurzenia 4/8 przez chmury Cu. Za Lesznem spotyka nas przykrość. Fraktocumulsy nie noszą i jest ich bardzo mało. Daleko na północ od trasy piękne chmury, na południu też jest ich trochę. Na trasie zaś — kompletna pustka. Decyduję się jednak lecieć po trasie. Odcinek Leszno—Ostrów to prawie nie lot, a „czołganie" się po ziemi. Średnia wysokość lotu — 600 m. Wznoszenia rzędu 1/2 m/sek. i tak aż do Ostrowa. Od Ostrowa warunki cudowne. Wznoszenia 2 m/sek, podstawa około 1 500 m. Lecimy i liczymy. Czy przelot jest realny? Nasze możliwości oceniamy optymistycznie. Zakładamy, że trzeba 9 godzin do pomyślnego ukończenia lotu.

W Łodzi jestem o godz. 14.16 na wysokości 600 m i widzę kiwającego startowego — możemy wracać.

Lecimy i „spadamy" do 400 m, ale cumulusów „wbród" i szybko wykręcamy 1 500 m. Nadrabiamy stracony czas. Prędkość przelotową osiągamy około 70 km/h. Dolatujemy znowu do Ostrowa. Zaczyna się ponowna gimnastyka parterowa. Lecimy północną stroną trasy, nad Pogorzelą, mamy tylko 150 m. Widzimy rozentuzjazmowany kiwający rękami tłum ludzi.

W kabinie cisza. Odwietrzniki pootwierane. Oddycham łapczywie i szybko. Słyszę bicie swego serca. W mózgu kołacze myśl, że jeszcze moment i cały trud pójdzie na marne. Chce mi się płakać. Wykonując duży łuk na skraju rozmytego szlaku cumulusów, który poczęstował nas na całej długości silnym opadaniem, łapię 1/2 m/sek. wznoszenia. Wszystko zaczyna wracać do normy. Odprężam się i zamykam odwietrznik. Powoli nabieram cenną wysokość. Nad Gostyniem nawiązuję kontakt ze zdrowym cumulusem o płaskiej podstawie.

Jest godz. 18 00. Nad lasem koło Leszna wykręcam 2 700 m. Liczę znowu i stwierdzam, że jeszcze jeden taki komin i rekord nasz. Lecimy majestatycznie i ciągle w dół. Nad Sławą mamy 400 metrów. Trzy chmury, pod którymi przelatujemy, nie noszą. Zaczynam się kropliście pocić. Rozzuchwalony poprzednim wykręceniem z małej wysokości — nie myślę ani przez moment o lądowaniu, bo i nie ma gdzie. Szukam wznoszenia i z zimną rozwagą wydaje mi się, że ani przez moment nie wracam w raz przeszukane miejsce, wznoszenia jednak brak.

Na wysokości 300 m dostrzegam strzępek cumulusa, którego podstawa zaczyna się wypłaszczać, ale oddalony on jest o parę kilometrów i znajduje się nad lasem. Decyduję się lecieć do niego z myślą o ewentualnym dalszym skoku za las, w celu lądowania tam w razie konieczności. Napotkane wznoszenie na wysokości 180 m nie wywołuje u mnie zdziwienia. Uważam je za całkiem normalne. Bo jakże mogę wylądować „przed chałupą"? Wykręcam 1 200 m wysokości i patrzę na zegarek — jest godzina 18.30. Przed nami puste niebo, z tyłu rozmyte cumulusy wyglądające jak spróchniałe grzyby. Wysokości nie wystarcza na dolot, brak około 800 m. Na wariometrze opadanie, więc lecę do przodu. Na bezchmurnym niebie spotyka mnie zastanawiająca niespodzianka: wznoszenie i to jakie — 1,5 m/sek. Zaczynam krążyć. Wysokość przekracza 1 500 m. Znowu zaczynam czuć przedsmak realności dolotu do Zielonej Góry. Jeszcze 300 metrów wysokości. Mamy szczęście.

Wysokościomierz powoli pokazuje 1 600 i 1 700 m, w końcu jak z gąbki wysysam 1 900 metrów.

Do lotniska 45 km, ale pod wiatr. Nad nami maleńki strzępek chmurki. Żegnam go dziękczynnym spojrzeniem. Lecimy do Zielonej Góry. Widzialność do przodu żadna, słońce bowiem świeci wprost w oczy. Odległość liczymy według przelatywanych punktów. Mamy tylko 100 metrów wysokości rezerwy. Jestem przekonany, że wznoszenia już nie spotkamy. Jest bowiem godzina 19.00. Dolatujemy do lotniska o godzinie 19.20 i wystarcza jeszcze wysokości na zakręt, ale tylko o kilkadziesiąt stopni.

Jesteśmy szczęśliwi. Odczuwam ogromną radość z pokonania siebie i tych wrednych cumulusów nad Pogorzelą i Sławą Śląską. Jestem bogatszy o jeszcze jedno doświadczenie. Wysiadając z kabiny ściskam dłonie serdecznie gratulujących kolegów. Cieszymy się wszyscy. Przelecieliśmy 540 km w czasie 10 godzin i po chwili niepokoju stwierdziliśmy, że barografy skrupulatnie zanotowały cały lot.

ST. RATUSIŃSKI

Na zdjęciu autor.
Foto: J. Pomianowski

POCZTÓWKA ZE SZWECJI

PANU Redaktorowi i Współpracownikom serdeczne pozdrowienia ze „szwedzkiej wyprawy" przesyłają: Irena Zabiełło, Roman Zabiełło, Józef Młocek, Eugeniusz Pieniążek – wszyscy z Leszna i Wiktor Jamiński – z Motoimportu.

Przelecieliśmy z dwuholem (1 „Gawron" + „Foka" + „Mucha Standard") przez morze, wprawdzie tylko 50 km, ale chyba po raz pierwszy i obecnie jesteśmy na trasie lotu okrężnego po Szwecji. Prawie codziennie lądujemy w innym aeroklubie, demonstrujemy sprzęt, reklamujemy polskie szybowce i leszniańską klasę pilotów (Młocek i Pieniążek). Piękna impreza!

IRENA ZABIEŁŁO

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 343

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot docelowy 300 km

4(453) **Barbara Grześkowiak** — 319 km (6.5.62)
5(454) **Maciej Słabęcki** — 300 km (29.5.62)
6(455) **Lech Sitko** — 315 km (8.6.62)
7(456) **Zygmunt Chyła** — 300 km (13.6.62)
8(457) **Jan Kolba** — 315 km (13.6.62)
9(458) **Jan Luchowski** — 335 km (25.6.62)
10(459) **Ryszard Matuszewski** — 335 km (25.6.62)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

42(2102) **Stefan Połtorzycki** — 6 h 11 min, 1250 m, 68 km (30.7.62)
43(2103) **Leon Brzoza** — 5 h 18 min, 1620 m, 150 km (30.7.62)
44(2104) **Stanisław Czarnecki** — 5 h 31 min, 1200 m, 144 km (30.7.62)
45(2103) **Józef Dziedzic** — 7 h 21 min, 1270 m, 150 km (30.7.62)
46(2106) **Kazimierz Dudzic** — 5 h 30 min, 1250 m, 140 km (2.8.62)
47(2107) **Zbigniew Boczula** — 6 h 15 min, 1300 m, 86 km (2.8.62)
48(2108) **Marian Wilkoński** — 5 h 45 min, 1100 m, 73 km (2.8.62)
49(2109) **Jan Jermakowicz** — 5 h 45 min, 1250 m, 92 km (2.8.62)
50(2110) **Ireneusz Kundera** — 7 h 20 min, 1150 m, 92 km (31.7.62)
51(2111) **Jerzy Motyl** — 8 h 07 min, 1400 m, 150 km (30.7.62)
52(2112) **Cezary Owczarek** — 8 h 15 min, 1100 m, 92 km (2.8.62)
53(2113) **Teodor Markiewicz** — 6 h 35 min, 1370 m, 75 km (30.7.62)
54(2114) **Michał Karpiel** — 6 h 43 min, 1150 m, 155 km (28.7.62)
55(2115) **Jan Widlarz** — 7 h 12 min, 1450 m, 145 km (31.7.62)
56(2116) **Robert Nowak** — 6 h 32 min, 1150 m, 116 km (2.8.62)
57(2117) **Mieczysław Jastrzębski** — 5 h 02 min, 1300 m, 215 km (28.7.62)
58(2118) **Eugeniusz Bełchowski** — 6 h 02 min, 1250 m, 90 km (2.8.62)
59(2119) **Jan Kledzik** — 6 h 10 min, 1520 m, 92 km (2.8.62)
60(2120) **Władysław Taranek** — 7 h 40 min, 1920 m, 52 km (31.7.62)
61(2121) **Wiesław Dubiel** — 6 h 35 min, 1200 m, 56 km (30.7.62)
62(2122) **Jan Olszewski** — 5 h 42 min, 1250 m, 92 km (2.8.62)
63(2123) **Jan Sady** — 7 h 38 min, 1380 m, 150 km (30.7.62)
64(2124) **Józef Hojka** — 5 h 38 min, 1320 m, 65 km (30.7.62)
65(2125) **Marian Garbacz** — 5 h 58 min, 1440 m, 62 km (29.7.62)
66(2126) **Grzegorz Młoczek** — 5 h 27 min, 1550 m, 150 km (19.7.62)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

PILOT LODOWCÓW (2)

NIEPOGODA utrzymywała się. Zaspy śnieżne dochodziły do 6 metrów, ogromne lawiny zalegały doliny. Sytuacja robotników w Mauvoisin stała się nie do wytrzymania. Obóz odcięty od świata, połączenie telefoniczne zerwane, żywność na wyczerpaniu.

Pewnego dnia naczelny inżynier Elektrowatu pułkownik Roger Bonvin, sam lotnik i alpinista, zwrócił się do mnie o pomoc. Przez długi czas dostarczałem obozowi żywność, mięso, ziemniaki, chleb — tuż przed drzwi kuchni. Któregoś dnia, wracając wzdłuż wyjątkowo stromego stoku, dostrzegłem na niewielkim urwisku stadko kozic. Niektóre z nich były zupełnie zasypane śniegiem. Na widok samolotu biedne zwierzęta uciekały w popłochu, wspinając się na zbocze, i wpadały w śnieżne zaspy. Postanowiłem tym „odciętym od świata" dostarczyć siana. Nazajutrz wziąłem z sobą spory zapas. Oczywiście należało uważać, by nie pomylić się i nie zaopatrzyć kozic w chleb i mięso, a robotników poczęstować sianem. Próba udała się; odtąd na widok samolotu podnosiły małe uszka, oczekując widocznie nowej porcji. Nieraz zastanawiałem się nad tym, co myślały o spadającym z nieba posiłku przy trzydziestostopniowym mrozie. Kto wie, może matki koźląt z Mauvoisin opowiadają im fantastyczne, czarodziejskie bajki o mannie z nieba?

Innym razem trzeba było pomóc owcom pozostawionym przez pasterza w górach. Nagłe śniegi uniemożliwiły sprowadzenie stada w doline. Na prośbę właściciela podjąłem się dostarczenia żywności. Ale owce to płochliwe stworzenia, rozbiegają się i giną w popłochu. Należało przyzwyczaić je do hałaśliwego ptaka, jakim był samolot. Stopniowo ośmieliły się i podnosząc głowy śledziły z zaciekawieniem krążący nad nimi samolot. Zrzucałem im małe porcje siana tak długo, aż dotarli do nich ludzie i mogli sprowadzić je na dół.

Pewnego dnia ukazała się w gazetach wiadomość o odcięciu przez lawiny miejscowości Zermatt. Goście zimowi są wymagający. Nie lubią przeszkód, nie potrafią się obyć bez pism i listów.

Co robić?

— Czy może pan dostarczyć pocztę do Zermatt? — zatelefonowano do mnie z urzędu pocztowego w Brigue.

Porozumiałem się z Zermatt, polecając przygotować miejsce zrzutu, i ruszyłem w drogę. Sto dwadzieścia kilogramów poczty — to nie bagatela. Leciałem powyżej 2 500 metrów. W dole mgły, ale tu słońce świeciło mocno, kładąc się migotliwą poświatą na szczytach gór. Przelatując nad Zermatt dostrzegłem tuż za dworcem ogromny sztandar szwajcarski, rozciągnięty na śniegu. Tego dnia goście z Zermatt nie mogli się uskarżać na brak wiadomości. I w następnych dniach, póki nie usunięto lawiny, otrzymywali przeze mnie pocztę.

Powstał wielki szum wokół tego przedsięwzięcia. Zrzuty górskie zaczęły przybierać formę handlową. Aeroklub w Sion przekształcił się w „Transport Alpejski S. A.". Klub alpinistów stał się naszym najwierniejszym zwolennikiem. Bo pomyślcie, ile trudu i niebezpieczeństw wiąże się z budową i konserwacją schronisk. Im wyżej, tym trudniej. Zacząłem obsługiwać schroniska, dowożąc materiały budowlane i żywność. I tak zaopatrzyłem schronisko w Vignettes w opał, następnie dostarczyłem budulca na zbudowanie schroniska w Mutthorn, na szczycie lodowca Kander. Jak dotąd, docierały tam muły. Są to jednak dość samowolne stworzenia, lubiące pozbywać się ciężarów, kładąc się na grzbiecie. Ja natomiast nie mogłem sobie na to pozwolić.

Od czerwca zacząłem dowozić mleko skondensowane i ziemniaki. Co do mebli, to dowoziłem je w poszczególnych częściach, a stolarz w schronisku składał je i wykańczał.

Lodowiec Kander! Ileż to razy patrząc na jego pochyloną lekko płaszczyznę zastanawiałem się nad możliwością lądowania! I chciałem i bałem się, ale czułem, jak rośnie we mnie ogromna, nieprzeparta chęć wypróbowania swych sił.

Praca w Mutthorn wymagała ogromnego wysiłku i konieczność lądowania narzucała się z coraz to większą siłą. Co robić z oszkleniem okien? Co z dostawą porcelany? Jak ją dostarczyć nie narażając na zniszczenie? Te pytania roztrząsaliśmy bez końca. I wtedy to zdecydowałem się wyposażyć samolot w wymienne koła i narty.

Projekt mój wywołał liczne sprzeciwy. Co za klimat niechęci, krytyki i uprzedzeń otaczał mnie w tym okresie! I muszę dodać — klimat niepewności i wahań. A przecież czułem wyraźnie, że lądowanie w górach ma szanse. Tyle razy przemyślałem to wszystko, każdą okoliczność, każdy manewr — pozostawało tylko zdecydować.

Przebadaliśmy wszystkie typy maszyn i ostatecznie wybraliśmy samolot „Piper Super Cub", wyposażony w 125-konny silnik Lycoming. Trzeba było dodać bagażnik, linę do holowania szybowców, ruchome narty i po tych uzupełnieniach przywieźliśmy go do Sion. Nie był to łatwy problem, kosztował okrągłą sumkę 26 000 fr.

Chcąc poznać teren przypuszczalnego lądowania, wybrałem się pieszo na lodowiec Kander. Towarzyszyli mi: szef lotniska w Sion, kapitan Dulex oraz przedsiębiorca kierujący budową schronisk — Imboden. Przebadaliśmy cały teren wszerz i wzdłuż, zmierzyliśmy szerokość i głębokość szczelin, obliczyliśmy odległości, ustalając miejsce lądowania. Teren idealny, żadnych przeszkód. Co więcej — łagodne zbocza o nachyleniu dziesięciu stopni ciągną się na przestrzeni 100 metrów, aż do samego schroniska. W ten sposób istniała możliwość podejścia samolotu pod same drzwi.

Wróciliśmy zadowoleni i pełni zapału. Zdawało się, że teraz nic nie stanie na przeszkodzie. W dwa dni później dwaj alpiniści i straż schroniska wywiesili sztandar narodowy, badając siłę wiatru. Otrzymawszy ich dane, wystartowałem. Niedziela, szósta rano, dzień chmurny, czas zmienny, lecz ani ja, ani towarzyszący mi Imboden nie traciliśmy wiary w powodzenie. Naraz od oberlandzkiej strony podniosły się mgły, spowijając schronisko i lodowiec. Przez dwie godziny krążyłem czekając przejaśnienia. Potem z ciężkim sercem zawróciłem do Sion.

Jakże trudno jest rezygnować, kto wie, czy nie trudniej niż podjąć decyzję.

I znów transporty — nic tylko transporty. Dzień po dniu, z monotonną regularnością. Na szczęście bywały sytuacje humorystyczne. Ot na przykład: startuję kiedyś, gdy nadbiega prezes aeroklubu, prosząc bym go wziął ze sobą. Przepisy zabraniają zabierania pasażerów przy pełnym obciążeniu. Ale... prezes jest uroczym człowiekiem, mało waży, dał mi pracę i pomógł w przeforsowaniu transportów, więc go zabieram. Nad lodowcem z wysokości pięciu metrów zrzucam skrzynki. Oglądam się z niepokojem. Cisza.

— Coś nie w porządku? — pyta zaintrygowany prezes.

— Nie, właśnie zrzuciłem sto osiemdziesiąt kilogramów dynamitu — uśmiecham się.

Dziś wiem, co to jest zobaczyć stojące dęba włosy.

— Mógł mnie pan uprzedzić — wyjąkał.

— Zepsułoby to panu przyjemność przejażdżki — zaprotestowałem.

Innego dnia przedsiębiorca zaproponował mi lot inspekcyjny do schronisk.

— Wezmę przy okazji plany i ser — oświadczył.

— Zgoda na plany i ser — odparłem.

Wiatr silny spycha maszynę, nasza Cessna drży i chyboce niczym stary dyliżans.

Nad Petergratem czuję uderzenie w plecy i jakiś głos ryczy mi do ucha:

— Co mam zrobić z serem?

—Po prostu wyrzuci go pan oknem — odpowiadam nie oglądając się.

Z wysiłkiem omijam szczyty, zniżam się i na wysokości pięciu metrów nad ziemią daję mu znaki, by opuścił swój ładunek. W odpowiedzi krzyczy:

— Przecież rzuciłem wtedy, gdyś powiedział, bym otworzył okno.

Ładna historia, rzucił z wysokości czterystu metrów na lodowiec.

— Trudno — mówi — pójdę do inżyniera po kopię planów.

— A ja — dodaję — pójdę do mleczarni po kopię sera.

W tydzień później udaliśmy się pieszo do schroniska. Spytaliśmy robotników, czy nie znaleźli sera. Zaprzeczyli.

— Znajdziemy go na lodowcu — stwierdził optymistycznie przedsiębiorca.

Wiele jeszcze razy byłem pieszo na lodowcu Kander. W końcu znałem szczeliny jego rzeźby niegorzej niż wszystkie kępki trawy na lotnisku w Sion. Lecz wznosząc się nad wielką białą równiną trudno jest ocenić wysokość i odległości. Radzono mi, bym powtykał na lodowcu czarne i czerwone chorągiewki, które ułatwiłyby mi ocenę odległości. Zabawiłem się w Tomcia Palucha i wyznaczyłem chorągiewkami linie w różnych kierunkach. Niestety, ostry wiatr uniósł je prędzej, niż zdołałem rozlokować.

Równie dobre wyniki dałaby ekipa ludzi rozsypanych na lodowisku. Lecz prace były w toku, robotnicy zajęci i trzeba było polegać wyłącznie na sobie. Zaproponowałem byłemu lotnikowi wojskowemu, który lądował już na nartach, by mi towarzyszył przy pierwszej próbie. Okazało się, że jeśli lądował, to tylko przy pięknej spokojnej pogodzie.

Wystartowaliśmy obaj 10 maja 1952 roku o godzinie 3,15. Była ciemna noc. Maszyna wspinała się stromo na wysokość 4000 metrów i widzę pierwsze rozjaśnienie na horyzoncie. Zależało mi na tym, by dysponować kolejnymi fazami oświetlenia. Na trzy kwadranse przed wschodem słońca ziemia nie miała jeszcze rzeźby, lodowiec był szarą, niewyraźną masą. Potem

WSPOMNIENIA

ukośne promienie oświetliły szczyty gór, zerwał się ostry wiatr, tak dobrze znany alpinistom wiatr „świtu", i w chwili powstania słońca opuściłem się na jakieś 300 metrów nad lodowiec. Z tej wysokości dostrzegałem ze zdumiewającą ostrością nawiane wiatrem zmarszczki i bąble śniegu. Za każdą taką falką leżał maleńki cień, uwypuklając doskonale rzeźbę terenu.

Narty na miejscu, wyłączam gaz, włączam hamulce i sadzam maszynę na pochyłości 5 stopni. „Piper" nieruchomieje, silnik spokojnie oddycha. Oddycham i ja. Co za ulga! Ściskamy sobie dłonie i idę po śniegu, zupełnie jakbym tu był po raz pierwszy. A więc nie byłem szalony. Miałem rację ja, nie oni, którzy zarzucali mi nadmiar fantazji. Po prostu to, co uważali za niemożliwe, należało wziąć na siebie i wykonać. Nic poza tym.

Moje pierwsze górskie lądowisko było ogromne, ciągnęło się we wszystkich kierunkach, co skusiło mnie do ponowienia próby. Mój towarzysz nie ufając zbytnio wołał nie ryzykować. Wystartowałem i wylądowałem obok niego.

Było to dziecinnie łatwe. Od schroniska dzieliła nas godzina dobrego marszu. Wysokościomierz wskazuje 2600 metrów. Zimno, mróz, narty „Pipera" wydają metaliczny skrzyp. Można by sądzić, że to gromadka narciarzy zjeżdża po oblodzonym stoku. Wpadłem na myśl, by posuwać się w stronę schroniska krótkimi „susami". Start i stumetrowy odcinek lotu. Powtórzyliśmy to szereg razy. Przy schronisku nachylenie było większe i trzeba było lądować krótko, by nie rozbić maszyny.

Powrotną drogę do miejsca lądowania odbyliśmy w dwunastu susach, a w pół godziny później jedliśmy śniadanie w kantynie.

Na długo przedtem zawarliśmy kontrakt na dostawę 42 ton materiału budowlanego do schroniska Mutthorn. Ta umowa była dość kłopotliwa, lecz po moim sukcesie byliśmy tak optymistycznie nastrojeni, że zawarliśmy drugą ze schroniskiem na Mont Rose. Ja miałem dostarczać towar na lodowiec Kander „tuż pod drzwi", kolega na „Cessnie" robić zrzuty na Mont Rose. Tymczasem „Cessna" rozbiła się na lotnisku w Kloten i nie było nadziei, by ją naprawiono przed upływem sześciu miesięcy.

A więc dwie umowy, jeden samolot i jeden pilot! Na lotnisku gromadziły się niepokojące zwały materiału, który tak czy inaczej należało dostarczyć, a ja od świtu do nocy latałem. Jednego dnia na lodowiec Kander, drugiego z bagażnikiem na Mont Rose. Całe szczęście, że pogoda była niezmiennie piękna i spokojna.

Dziwne to było życie. Budziłem się o drugiej, nabierając dosłownie pełne ręce odwagi, i zaczynałem pracę. O trzeciej startowałem z lotniska, robiąc przy sprzyjających warunkach 25 (dwadzieścia pięć) lotów dziennie. Pewnego dnia zmieniłem narty na bagażnik, by dowieźć schronisku na Mont Rose deski. Pogoda nieprzyjemna, wiatr zachodni i tak ostry, że zrzucone deski wirowały jak zapałki. Ujrzałem kierownika schroniska brnącego po kolana w śniegu i zbierającego rozsypane deski. I pomyślałem: „Któregoś dnia trzeba będzie zabrać stąd jakiegoś rannego. Miejsce jest wąskie i bardzo strome, ale to konieczne. Trzeba będzie wylądować."

Ogarnęła mnie taka chęć wypróbowania sił, że nie mogłem jej opanować. Porozumiałem się z kierownikiem schroniska Martinem i któregoś dnia ruszyłem pieszo na Mont Rose. Przebadaliśmy teren, zmierzyliśmy odległości. Stok dość stromy o nachyleniu 35—40 stopni, z jednej strony skały, z drugiej krewasy — szerokość między nimi około 35 metrów. Na szczycie naturalnej platformy, długiej na 65 metrów, skała, na której stało schronisko. Za nią bardzo wysoki zrąb lodowca.

Sześćdziesiąt pięć metrów do lądowania — to stanowczo za mało! Należało lądować dużo niżej tak, by samolot mógł zatrzymać się na platformie. Ponieważ z dołu platforma jest niewidoczna, trzeba wziąć jakiś stały punkt oparcia dla oczu, ponad schroniskiem. Lecieć równolegle do wznoszącego się zbocza, lądować i iść pełnym gazem, hamując tak, by nie uderzyć śmigłem o drzwi schroniska. To byłoby wszystko!

W parę dni później Imboden, specjalista od zrzucania serów ze znacznej wysokości, zaproponował mi, bym go odstawił do schroniska na lodowcu Trift. Leży ono powyżej Zermatt, w wyjątkowo wąskiej kotlinie, utworzonej między Obergabelhor, Wellenkupe i Rothorn. Schronisko zbudowano nie na skale, a na morenie, co spowodowało liczne uszkodzenia budowli. Musiał je skontrolować. Gdyby lądowanie było możliwe, myślał o dostarczeniu powietrzem potrzebnego do naprawy budulca.

Pewnego niedzielnego ranka startujemy ze Sion. Pogoda wspaniała. Po 20 minutach jesteśmy nad Zermatt. Wejście do kotliny Trift jest wyjątkowo wąskie. Wieje gwałtowny wiatr. Próbowałem dostać się do kotliny, gdy prąd wznoszący wyniósł mi maszynę na 200 m w górę. Nowa próba, tym razem wiatr zstępujący — czyli potocznie zwana dziura — spycha mnie w dół grożąc rozbiciem. Trzecia nieudana i jestem zmuszony opuścić kotlinę. W tej chwili czuję uderzenie w plecy i słyszę krzyk Imbodena:

— Ależ ty, mój drogi, zupełnie nie umiesz latać!

Widać było, że nie uśmiecha mu się piesza wędrówka do Trift. Ponawiam próbę. Wiatr przybiera na gwałtowności, wkoło głębokie krewasy, a lodowiec zatracił piękny niebieskawy odcień i leży pod nami szary i grząski. Niestety nie umiem lotać jak moi mistrzowie... ptaki, które nurkują beztrosko, igrając z wiatrem. Ostatecznie rezygnuję i aby uśmierzyć niezadowolenie Imbodena, kieruję się na lodowiec Theoduce. Po raz pierwszy ląduję tam, siadając obok karabinierów. Powietrze przejrzyste, widoczność dobra. Na południu przejaśnia się, tylko na północy wichura pędzi cirrusy.

Po kilku doświadczalnych lądowaniach dla wypróbowania terenu udajemy się z karabinierami do kamiennej chaty, w której znajdują się szwajcarscy celnicy. Tam przy kawie Imboden stwierdza, że życie jest jednak piękne.

NIGDY nie mogę sobie darować dziesięciu lat wahań i zwlekania, w ciągu których mógłbym dokonać tego, co dziś wydaje mi się tak proste i naturalne — lądowania w górach i na pochyłościach o nachyleniu 40 stopni. Ile okazji straconych! Iluż ludziom mógłbym przyjść z pomocą w ciągu tych lat!

Toteż dziś, jeśli odmawiam, to tylko wówczas, gdy warunki atmosferyczne uniemożliwiają mi przelot.

Wielki Piątek. Zły dzień, zła pogoda, pada; nisko nad ziemią ściele się mgła. Tam w górach sypie śnieg i dmie wichura. W taką pogodę na pewno nikt nie zakłóci mi spokoju. Siedzę więc spokojnie w biurze lotniska i wypoczywam. Około dziewiątej zjawia się mój ulubiony uczeń dr Michelet (lat 68!) i proponuje parę kręgów na dwusterze. Mamy wyjść, gdy odzywa się sygnał telefonu:

— Hallo, tu Aleksander Graven ze schroniska na Mont Rose.

— Co słychać?

— Narciarz złamał nogę. To ciężki człowiek. Czy pan może go zabrać?

— Jaka pogoda?

— Chmury, słońce, dużo śniegu. Do koloru i wyboru.

Graven sądzi, że mogę lądować, ja mam wątpliwości. W ołowianej czapie chmur nie ma ani jednego okienka.

— Wykluczone, na wysokości trzystu metrów pada już śnieg.

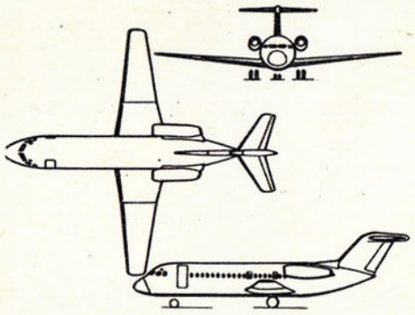
W pół godziny później Graven ponawia prośbę. Stan chorego groźny. Nie mogę ich zawieść. Wyprowadzam „Pipera" „obutego" w aluminiowe łyżwy, sprawdzam zapas paliwa. Starczy na sześć godzin. Śmieszne. W ciągu sześciu godzin mógłbym dotrzeć do Wiednia, Barcelony, słonecznych, ciepłych miejsc, jak Florencja czy Wenecja. Wychodzę, gdy meteo podaje: „W Mediolanie słoneczna pogoda."

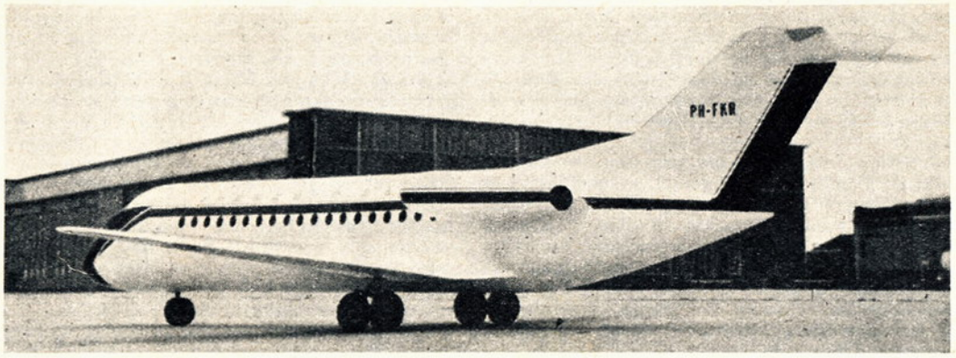
Początkowo lecę na wysokości 200 metrów, lecz ogromne nawałnice deszczu zmuszają mnie do obniżenia lotu do 50 metrów nad ziemią. Daremnie szukam w wąskiej dolinie Zermatt okienka, którym mógłbym się wydostać. Dopiero u wylotu doliny dostrzegam w gęstych chmurach błękitne okno. Korzystam z tego i w ciasnych spiralach wydostaję się w górę, akurat w chwili gdy nowa fala chmur zaciąga je. Jestem sam, na wysokości 4000 metrów, pode mną kopuły, wieże, wzniesienia, istny krajobraz z chmur. Ich zmienne kształty przepływają pode mną wełnistą, kłębiącą się masą. Nade mną błękit nieba, przejrzysty, prześwietlony nierealnym światłem. Tu spokój i cisza; niżej wiatr pędzący cumulusy z prędkością 70—90 km-h. Żadnego śladu życia. Ani szczytów, ani skał, nic, co by przypominało starą, swojską ziemię.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Lądowanie na lodowcu de Montfort.

SAMOLOT KOMUNIKACYJNY FOKKER F-28 ● HOLANDIA





DUŻYM sukcesem holenderskiej wytwórni Fokker (jednej z najstarszych na świecie) było wyprodukowanie przed kilku laty znanego już samolotu komunikacyjnego F-27 „Friendship". Do chwili obecnej wytwórnia sprzedała ponad 200 maszyn tego typu. Wylatały one razem ponad 600 000 godzin. Obecnie wytwórnia pracuje nad nowym samolotem komunikacyjnym, tym razem o napędzie odrzutowym, oznaczonym F-28. Niespodzianką było opublikowanie zdjęć makiety i pierwszych danych technicznych projektowanego samolotu z okazji tegorocznej wystawy lotniczej w Hanowerze.

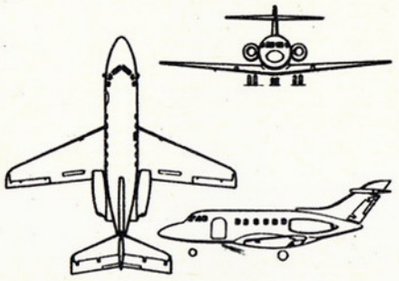
Fokker F-28 ma być dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem, przeznaczonym do szybkiego przewozu 45—60 pasażerów na średnie odległości. W odróżnieniu od przyjętej obecnie mody skrzydła samolotu o obrysie dwutrapezowym są proste. Zapewne konstruktorzy potrafią innymi drogami zapewnić samolotowi odpowiednio wysoką krytyczną liczbę Macha, a natomiast będą w stanie wykorzystać znane techniczne zalety prostego skrzydła, jak lekkość, łatwość i taniość wykonania oraz dużą skuteczność urządzeń supernośnych, co nie pozostaje bez wpływu na możliwość skrócenia startu i lądowania. Skrzydła wyposażone będą w duże klapy-poszerzacze typu „pół-Fowler".

Podwozie trójzespołowe, wciągane w locie. Koła zdwojone. Istnieje projekt, żeby kołom głównym nadać układ tandem, co ułatwi ich schowanie w skrzydłach. Napęd samolotu składa się z dwóch silników turboodrzutowych zabudowanych w osobnych gondolach z boków tylnej części kadłuba. Przewiduje się silniki dwuprzepływowe produkcji angielskiej, np. Rolls-Royce „Spey" lub Bristol—Siddeley BS-75. Istnieje również możliwość zabudowy odpowiednich silników amerykańskich. Ciąg silników ma wynosić około 2 × 3 700 kG. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 23,65 m, długość — 26,68 m, wysokość — 7,05 m, pow. nośna — 76,4 m², wydłużenie — 7,3, procentowość: u nasady — 12%, na końcach — 1%, wznios — 5°.
Ciężary: Ciężar własny — 12 835 kG, pasażerowie (60) — 5580 kG, paliwo — 4265 kG, ciężar całkowity (startowy) — 22 680 kG, ciężar dopuszczalny przy lądowaniu — 21 545 kG.
Osiągi: Przelotowa liczba Macha — 0,75, zasięg (z uwzględnieniem rezerw paliwa) — 1 800 km.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY „JET-DRAGON" DH-125 ● ANGLIA



W OSTATNIM czasie pojawiła się na deskach konstruktorów lotniczych nowa klasa samolotów — dyspozycyjny wielomiejscowy samolot z napędem odrzutowym. Dzisiejszym „ludziom interesu", tzn. dyrektorom przedsiębiorstw, przedstawicielom central handlowych itp. nie wystarcza rozgałęziona sieć regularnych linii lotniczych, podobnie jak nie starcza im już dyspozycyjny samolot tłokowy. Chcą przenosić się z miejsca na miejsce niezależnie od wszelkich „rozkładów jazdy", szybko — coraz szybciej. Ich latające biura muszą przy tym odznaczać się wysokim komfortem, zapewniającym odpowiednie warunki zarówno do pracy, jak i do odpoczynku.

Typowym przedstawicielem nowej klasy samolotów jest „Jet-Dragon" projektowany przez zakłady De Havilland. Pierwsze samoloty tego typu zostaną oddane do dyspozycji nabywców już w 1963 r.

DH-125 „Jet-Dragon" jest 8-miejscowym, dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

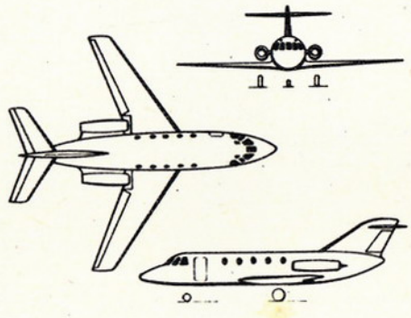
Skrzydła o niewielkim skosie zabudowane są pod kadłubem, aby nie ograniczać wysokości kabiny. Klapy do lądowania są to tzw. „pół-Fowlery" (klapy szczelinowe o obniżonej osi obrotu); przed klapami spoilery. Kabina załogi mieści dwie osoby, a kabina pasażerska — sześć, umieszczonych w wygodnych fotelach. Obie kabiny hermetyzowane. Obszerny bagażnik i toaleta dopełniają wyposażenie. Wysokość w przejściu między fotelami — 1,75 m, dostateczna dla wygodnego poruszania się w kabinie.

Podwozie trójkołowe, wciągane. Dwa silniki turboodrzutowe Bristol-Siddeley „Viper-20" o ciągu 1 360 każdy, zabudowane są w oddzielnych gondolach z boków tylnej części kadłuba. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,41 m, długość — 13,26 m, wysokość 4,27 m, pow. nośna — 31,77 m², wydłużenie — 5,7.
Ciężary: Ciężar całkowity (startowy) — 8 165 kG, ciężar max. do lądowania — 7 710 kG, obciążenie pow. — 257 kG/m², obciążenie ciągu — 3 kG/kG.
Osiągi: Prędkość przelotowa max. (7 600 m) — 865 km/h, prędkość przelotowa normalna (11000 m) — 732 kmh, zasięg (max.) — 2 400 km, start na przeszkodę 10 m — 820 m.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY MD „MYSTERE-XX" ● FRANCJA



W Wytwórni General Aeronautique Marcel Dessault znajduje się w budowie nowy typ samolotu dyspozycyjnego i lekkiej komunikacji. Budowę prowadzi się z własnych środków firmy. Samolot stanowi rozwinięcie projektowanego poprzednio samolotu małej komunikacji („Farandole") z dwoma silnikami odrzutowymi, zawieszonymi na wysięgnikach pod skrzydłami. W obecnym projekcie oznaczonym „Mystere-XX", zgodnie z panującą modą, silniki zabudowane są po bokach kadłuba w stylu „Caravelle". Samolot ma zostać oblatany w 1963 r.

„Mystere-XX" jest dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem. Płat skośny wyposażony jest w dwudzielne klapy i spoilery oraz niewielkie lotki. Kadłub o przekroju kołowym zawiera z przodu 2-miejscową kabinę załogi, dalej ciśnieniową kabinę pasażerów o wymiarach 4,8×1,9×1,7 m z miejscami dla 8 pasażerów. Drzwi umieszczone z lewej strony, tuż za kabiną pilotów, wyposażone są w rozkładane schody. Na wprost drzwi mieści się garderoba i bagażnik o pojemności 1 m³, a za kabiną dodatkowe miejsce na bagaż lub bufet i oddzielną toaletę.

Podwozie trójkołowe, wciągane w skrzydła i kadłub. Do napędu samolotu przewidziane są dwa silniki turboodrzutowe o sprężarkach osiowych, typu Pratt-Whitney JT-12. Podobno silniki te mają być budowane z licencji przez francuską wytwórnię SNECMA. Oba silniki o ciągu 1 498 kG każdy, wyposażone są w odwracacze ciągu, powodujące przy lądowaniu hamowanie samolotu z przyspieszeniem ujemnym 0,25 g. Silniki te zabudowane będą w osobnych gondolach na krótkich wspornikach z boków tylnej części kadłuba. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,5 m, długość — 15,7 m, wysokość — 4,9 m, pow. nośna — 34 m².
Ciężary: Ciężar własny — 4 650 kG, ciężar całkowity: normalny — 8 000 kG, max. — 9 100 kG.
Osiągi: Prędkość max. (12 000 m) — 865 km/h, prędkość przelot. (12 000 m) — 825 km/h, prędkość wznoszenia (3 000 m) — 14 m/sek, zasięg max. — 2 500 km, długość startu — 1100 m, długość lądowania — 1 250 m.

ŻYCIOWA DECYZJA

Janusz Kamiński — Strachówka, woj. warszawskie. Sądzimy, że powinniście się, Drogi Czytelniku, zdecydować na naukę w TOSWL. Jeżeli jednak widzicie siebie rzeczywiście tylko w OSL-u, radzimy mimo 18 lat zgłosić się do najbliższego dla Was Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4, by tam rozpocząć przeszkolenie lotnicze. Być może, że uda Wam się skończyć szkolenie podstawowe i Lotnicze Przysposobienie Wojskowe I-go stopnia już w przyszłym roku i od tej chwili za dwa lata będziecie mogli przejść przeszkolenie LPW II-go stopnia i w tym samym roku wstąpić do CSL. Nim jednak podejmiecie taką decyzję, musicie być pewni dobrego wyniku na badaniach lotniczo-lekarskich, aby nie powtórzyła się historia z pierwszych Waszych tego rodzaju badań.

NA WŁASNĄ RĘKĘ

Jan Lupo — Sejny, woj. białostockie. Redakcja nasza nie jest w stanie udzielić Wam pomocy w znalezieniu pracy w instytucji lotniczej. Radzimy jednak w tej sprawie zwrócić się osobiście lub listownie do jednego z aeroklubów lub szkół szybowcowych. Może znajdą dla Was zajęcie. Po roku pracy możecie znów się starać do Technikum Budowy Silników we Wrocławiu.

CHCĘ SKAKAĆ

Maria Sterzynowicz — Lubiszyn, woj. zielonogórskie. W sprawie szkolenia spadochronowego radzimy zgłosić się listownie lub osobiście do najbliższego aeroklubu. W tym wypadku jest nim Aeroklub Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra, ul. Sulechowska 37.

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Kazimierz Kwiatkowski — Paczków, ul. Dąbrowskiego 61, pow. Nysa, woj. opolskie, ma do odstąpienia następujące numery „Skrzydlatej Polski": Rok 1953 — nr nr. 5—9, 18, 20, 21, 27—33, 38—39; rok 1954 — nr. nr. 1—14, 16—33, 38—52, rok 1955 — nr nr. 2—14, 17—62; rok 1956 — nr nr. 1—13, 15—18, 21—24, 26—30, 32—36, 38—52; rok 1957 — nr nr. 1—3, 6, 8—10, 16, 19, 21, 24, 25, 33, 35, 38, 41, 45 i 46.

„ZOSTAŃ LOTNIKIEM"

Broszurę „Zostań lotnikiem" otrzymują: **Jerzy Dyszy — Sosnowiec, Józef Skibiński — Hrubieszów, woj. lubelskie, Ryszard Ruszczak — Radyczyny, woj. poznańskie, Stanisław Wardziak — Kąkolewice Wsch., woj. lubelskie.**

DO I OD REDAKTORA

OBSERWATOR CZY NAWIGATOR? JESZCZE O TERMINOLOGII LOTNICZEJ

Szanowny Redaktorze!

Zgadzam się wprawdzie z ob. por. nawig. Leszkiem Likiem („SP" z dnia 5.VIII br., nr 31), że obecne określenie jednego z członków wieloosobowych samolotów wojskowych jako nawigatora jest bardziej trafne od obowiązującego od roku 1950 tytułu obserwator, niemniej jednak i poprzedni tytuł miał swoje uzasadnienie, a biorąc pod uwagę ówczesny stan i zadania lotnictwa, trafniej określał tę specjalność. Praca ówczesnego obserwatora różniła się mocno od pracy obecnego nawigatora, na co złożyły się inne założenia niektórych rodzajów lotnictwa, mniej doskonały sprzęt oraz ubogie w stosunku do obecnego wyposażenie samolotów. W każdym razie zakres tej pracy był dość szeroki, a sama nawigacja stanowiła jedynie część obowiązków obserwatora. Aczkolwiek zgadzam się z koniecznością wprowadzenia nowej i jednolitej terminologii lotniczej, to jednak przy opisach historycznych musimy nadal używać (z odpowiednimi wyjaśnieniami) aktualnych wtedy określeń. Tytułu obserwator nie wprowadziła, jak to podaje por. nawig. L. Lik, jedynie polska przedwojenna terminologia lotnicza, gdyż przez całą wojnę w niemieckiej Luftwaffe obowiązywał tytuł Beobachter (obserwator), a w radzieckim lotnictwie, przynajmniej do roku 1941, spotykałem się ze skrótem letnab-liotczik nabliudatiel, czyli także obserwator. Dla dokładniejszego wyjaśnienia, które z określeń było bardziej rozpowszechnione, należałoby jeszcze sprawdzić w literaturze tych państw, które również dysponowały silnym lotnictwem wojskowym, jak Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja, Włochy, Japonia.

ADAM POPIEL

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Oto piękna lotnicza seria dziewięciu węgierskich znaczków pocztowych (w tym numerze 4, reszta w następnych) wydanych z okazji II Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej w Budapeszcie i ostemplowana specjalnym datownikiem z tej okazji. Znaczki projektowali L. Kekesi i J. Zsigmond.

MICHAŁ WILAND

K. Korewicka-Adamska
PODRÓŻ NA KSIĘŻYC
Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1961, nakład 30 000 + 250 egz, str. 46, cena zł. 20.

„O Księżycu! Co na niebie w granatowe noce świecisz i zaglądasz do łóżeczek grzecznie śpiących małych dzieci!
O Księżycu! Co za dziwny wielki sekret kryjesz w sobie srebrny, lśniący i daleki niezbadany jeszcze globie. Wyobraźnia i fantazja snem i baśnią cię oplata tajemnice nie z tej ziemi kryjesz i nie z tego świata."

Oto wyjątek z obficie ilustrowanej książki o podróży na Księżyc zabawek z magazynu „Świat zaczarowany". Autorka „Podróży na Księżyc" Krystyna Korewicka-Adamska znakomicie potrafiła odpowiedzieć na rosnące zainteresowanie dzieci podróżami kosmicznymi. Nie zatracając ani na moment cech fantastycznych i bajkowych z Panem Twardowskim na czele, bardzo zręcznie wplotła takie nowoczesne pojęcia, jak zdalne sterowanie, pocisk międzyplanetarny itp. W rezultacie powstała przemiła książeczka naprawdę dla dzieci. Podkreślam to, gdyż w tego rodzaju lekturze dla najmłodszych niejednokrotnie pojawiają się opracowania przemądrzałe, które podobają się być może dorosłym, ale są niezrozumiałe dla czytelnika, dla którego rzekomo zostały napisane.

Stronę ilustracyjną książki starannie opracował Czesław Zborowski.

Czesław Janczarski i Andrzej Wiercieński
LATAMY
Biuro Wydawnicze „Ruch", Warszawa 1962, nakład 60 000 + 260 egz., str. 12, cena 4,50 zł.

Stosownie do podtytułu książeczka przeznaczona dla najmłodszych ma przedstawić lotnictwo „od latającego dywanu do rakiety". Wypadło to jednak dość blado. Widocznym jest, że autorzy ani nie mają minimum wiedzy lotniczej, ani nie włożyli większego wysiłku w opracowanie książeczki. Po prostu przerysowano balon braci Montgolfier, samolot braci Wright, nowoczesny odrzutowiec, dodano kilka wierszyków i wypuszczono na rynek. A wiadomo, że temat lotniczo-astronautyczny znajdzie nabywców bez względu na poziom.

W wierszykach i rysunkach dla najmłodszych nie trzeba doszukiwać się z pedanterią nieistotnych błędów, trudno jednak zrozumieć dlaczego np. przy samolocie Wrighta jest postawione data 1908 (jak wiadomo udane publiczne loty odbyły się już w 1903 r.), dlaczego rakieta jest zupełnie niepodobna do czegoś rzeczywistego. Pomieszano też baloniarstwo z historią rozwoju maszyn cięższych od powietrza. A szkoda. Nie wolno lekceważyć najmłodszego i zarazem najwdzięczniejszego czytelnika, szczególnie, gdy wydawnictwo rozchodzi się w masowym nakładzie.

Tam, gdzie wchodzą w grę maszyny, rysownik zawiódł. Przecież nawet małe dziecko spostrzeże (rys. samolotu Wrighta), że tak nie może siedzieć pilot, który steruje swoim statkiem powietrznym.

J. KOWNACKI

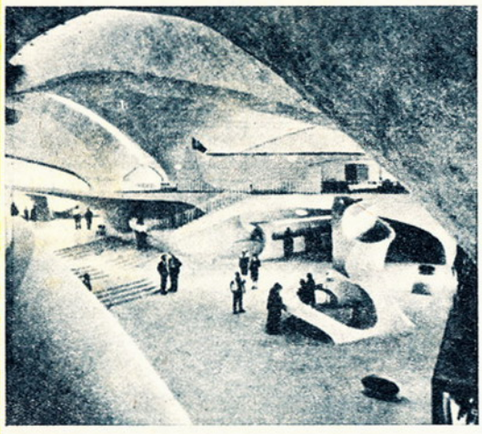
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

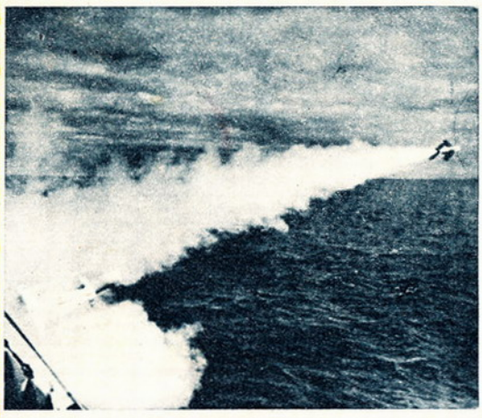
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 13.IX.1962 R. Zam. 6574/C H-40



Nowoczesne wnętrze

To oryginalne wnętrze nie jest bynajmniej wykwitem fantazji, lecz stanowi jedną z hal nowoczesnego dworca lotniczego w Idlewild (Nowy Jork). Projektował dworzec znany fiński architekt Eero Saarinen.

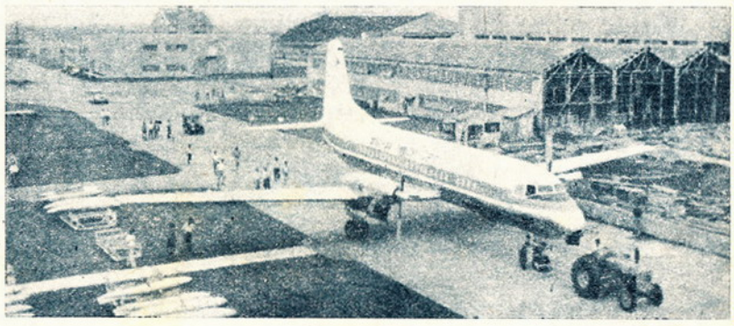


„MORSKI KOT"

Jednym z najnowszych angielskich pocisków kierowanych jest Short „Seacat", przeznaczony do zwalczania samolotów z pokładów okrętów wojennych. Zdjęcie przedstawia start „Seacat'a" z wyrzutni okrętowej.

Foto: „The Illustrated London News"

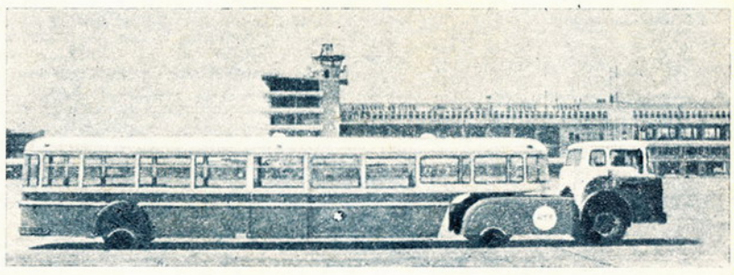
NOWY SAMOLOT JAPOŃSKI



W Japonii zbudowany został dwusilnikowy turbośmigłowy samolot pasażerski YS-11. Obliczony jest on na 60 pasażerów. YS-11 wejdzie do eksploatacji na liniach „All Nippon Airways". Przewidywana ilość maszyn pierwszej serii — 25

Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"

„Gigantobus"



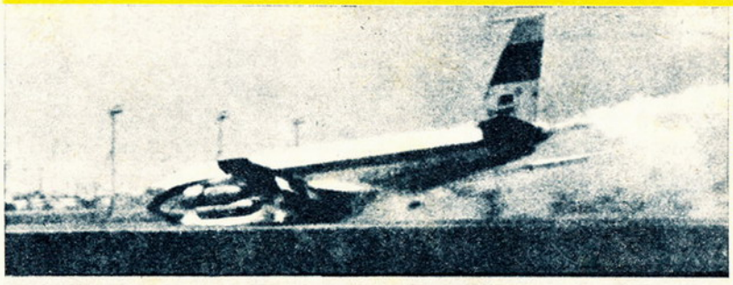
W porcie lotniczym Bejrut (Liban) używane są do przewozu pasażerów takie oto autobusy, mieszczące wygodnie 62 osoby. To już nie mikrobus, lecz istny gigantobus lotniczy.

TEN MA UDŹWIG!

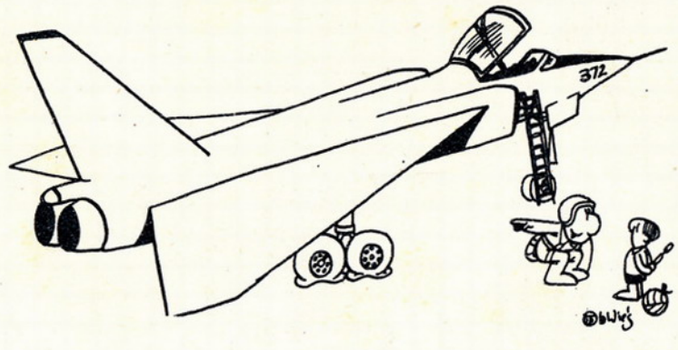
Olbrzymi śmigłowiec — dźwig Mi-6, konstrukcji znanego radzieckiego twórcy tego typu maszyn latających inż. Michała Mila, lekko dźwiga i przenosi na większe odległości duże samochody ciężarowe.

Foto: „Krylia Rodiny"

PRZYMUSOWE LĄDOWANIE



Zdjęcie przedstawia moment przymusowego lądowania odrzutowca pasażerskiego Boeing-720B linii lotniczych „Lufthansa" (NRF) na lotnisku londyńskim. W kabinach znajdowało się 42 pasażerów. Lądowanie — mimo częściowo wysuniętego podwozia — odbyło się pomyślnie: nic nikomu się nie stało.



— Jak mi pożyczysz pompkę, dam ci się przelecieć!